AJUNTAMENT de
RIBA-ROJA DE TÚRIA

2019

Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Riba-roja de Túria

PMUS
Riba-roja de Túria

ecoRiba

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

buchanan

Plan de Movilidad Urbana Sostenible **(PMUS)** de Riba-roja de Túria

Buchanan Consultores

Movilidad centrada en las personas.

Diciembre 2019

Parte I: Análisis y Diagnóstico

1. INTRODUCCIÓN
2. PREDIAGNÓSTICO
3. DIAGNÓSTICO

ANEXOS

Parte II: Plan de Acción

1. PLAN DE ACCIÓN
2. DESARROLLO Y ESTRUCTURA DEL PLAN DE ACCIÓN
3. PROGRAMACIÓN TEMPORAL, PRIORIDAD Y GASTOS POR ÁMBITO DE INTERVENCIÓN
4. EVALUACIÓN AMBIENTAL
5. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Índice Parte I: Análisis y Diagnóstico

1. INTRODUCCIÓN 1
1.1. Objetivos preliminares 1
1.2. Estructura del PMUS 3
1.3. Marco de referencia del PMUS 4
1.3.1. Marco europeo 4
1.3.2. Marco nacional 6
1.3.3. Marco supramunicipal 7
1.3.4. Marco municipal 8

2. PREDIAGNÓSTICO 11
2.1. Articulación Territorial y Funcional 11
2.1.1. A nivel regional 11
2.1.2. A nivel provincial y comarcal 13
2.2. Condiciones del entorno urbano 14
2.2.1. Crecimiento histórico del municipio 14
2.2.2. Ordenación y planificación territorial 17
2.2.3. Núcleos urbanos y residenciales 18
2.2.4. Polígonos industriales y áreas logísticas del comercio local 22
2.3. Red dotacional y centros de interés municipal 30
2.4. Características medioambientales y climáticas 32
2.4.1. Orografía 32
2.4.2. Climatología 37
2.4.3. Red de espacios naturales e infraestructura verde 38
2.4.4. Calidad del aire 41
2.4.5. Contaminación acústica 43
2.5. Cohesión social y cultural 47
2.5.1. Crecimiento poblacional del municipio 47
2.5.2. Estructura demográfica y productiva 49
2.5.3. Indicadores Sociodemográficos 51
2.6. Infraestructura viaria y comunicaciones 52
2.6.1. Red y jerarquía viaria 52
2.7. Vehículo privado 55
2.8. Transporte público 62
2.8.1. Líneas de transporte urbano 62

2.8.2. Bus interurbano 70
2.8.3. Metro 74
2.8.4. Tren de cercanías 79
2.8.5. Cobertura de la red 79
2.9. Distribución urbana de mercancías 81
2.10. Movilidad activa 82
2.10.1. Movilidad a pie 82
2.10.2. Movilidad en bicicleta y VMP 89
2.11. Seguridad Vial 93
2.12. DAFO de la movilidad del municipio 94

3. DIAGNÓSTICO 98
3.1. Trabajo de campo y participación ciudadana 98
3.1.1. Recogida de datos cuantitativos 98
3.1.2. Recogida de percepciones ciudadanas 99
3.1.3. Zonificación 100
3.2. Caracterización general de la Movilidad 103
3.2.1. Identificación de las personas y hogares encuestados 103
3.2.2. Descripción de los viajes 104
3.2.3. Motivos de los viajes 109
3.2.4. Distribución modal 110
3.3. Movilidad en transporte público 114
3.3.1. Hábitos y percepción de las personas usuarios del servicio 114
3.3.2. Puntos de parada 116
3.3.3. Áreas de conflicto 117
3.3.4. Accesibilidad e intermodalidad 120
3.4. Movilidad peatonal 123
3.4.1. Hábitos y percepción del peatón 123
3.4.2. Estado de la red peatonal 126
3.4.3. Áreas de conflicto 127
3.5. Movilidad en transporte privado 129
3.5.1. Hábitos y percepción del conductor 129
3.5.2. Estado de la red viaria 131
3.5.3. Tráfico y circulación 133
3.5.4. Áreas de conflicto 148
3.6. Aparcamiento 148
3.6.1. Hábitos y percepción ciudadana 148

3.6.2. Caracterización de la demanda 149
3.6.3. Plazas reservadas a PMR 153
3.7. Movilidad ciclista 155
3.7.1. Hábitos y percepción del ciclista 155
3.7.2. Estado de la red ciclista 156
3.7.3. Áreas de conflicto 158
3.8. Movilidad en áreas urbanas y residenciales 161
3.8.1. Identificación de las personas y hogares encuestados 161
3.8.2. Descripción de los viajes 164
3.8.3. Motivo de los viajes 165
3.8.4. Distribución modal 166
3.9. Movilidad en áreas industriales 169
3.10. Transporte urbano de mercancías 174
3.10.1. Caracterización de la demanda 174
3.10.2. Estado de las plazas destinadas a la carga y descarga 176
3.11. Aspectos energéticos y medioambientales de la movilidad urbana 179
3.12. Participación ciudadana 185

ANEXOS 188

Anexo 1. Inventario de paradas de autobús 189
Anexo 2. Inventario de la red peatonal 213
Anexo 3. Inventario en intersecciones y ejes de la red viaria 221
Anexo 4. Inventario de la red ciclista 231
Anexo 5. Inventario de carga y descarga 236

Índice Parte II: Plan de Acción

1. PLAN DE ACCIÓN....244

1.1. Definición de objetivos....244

1.1.1. Objetivos perseguidos....244

2. DESARROLLO Y ESTRUCTURA DEL PLAN DE ACCIÓN....251

2.1. Estrategias instrumentales....254

2.2. Estrategia estructurante....258

2.3. Estrategias complementarias....280

2.4. Estrategias transversales....319

3. PROGRAMACIÓN TEMPORAL, PRIORIDAD Y GASTOS POR ÁMBITO DE INTERVENCIÓN....333

4. EVALUACIÓN AMBIENTAL....335

5. INDICADORES DE SEGUIMIENTO....338

AJUNTAMENT de
RIBA-ROJA DE TÚRIA

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

Parte I:

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Buchanan Consultores

Movilidad centrada
en las personas.

buchanan

01

Introducción

Movilidad centrada
en las personas.

1. Introducción

En Riba-roja de Túria, la movilidad urbana sostenible es, hoy más que nunca, una de las principales preocupaciones a las que hace frente el gobierno local y se ha instalado en el centro de la dinámica territorial, del debate social y del desarrollo de nuestros municipios.

La dificultad estriba en equilibrar la creciente demanda de movilidad motorizada, responsable en gran parte del desarrollo económico local, con una necesidad cada vez mayor de recuperar el espacio urbano seguro y saludable para la ciudadanía, dotándolo de una calidad medio ambiental adecuada que permita el crecimiento individual, social y cultural de toda la población.

La irrupción de nuevas tecnologías de la movilidad, como son las motorizaciones limpias de los vehículos particulares y transporte público (híbridas, eléctricas, etc.), el uso de fuentes de energía renovable (fotovoltaica, solar, etc.) y las nuevas tipologías vehículos de movilidad personal (VMP) como la bicicleta eléctrica, patinete eléctrico, segways, etc., permiten encarar el futuro con herramientas mejoradas para abordar la planificación de la movilidad urbana sostenible. También, la recuperación de la movilidad no motorizada, principalmente la ciclista, era inimaginable tan solo hace unos años en Riba-roja y se le augura un recorrido todavía mayor en el futuro.

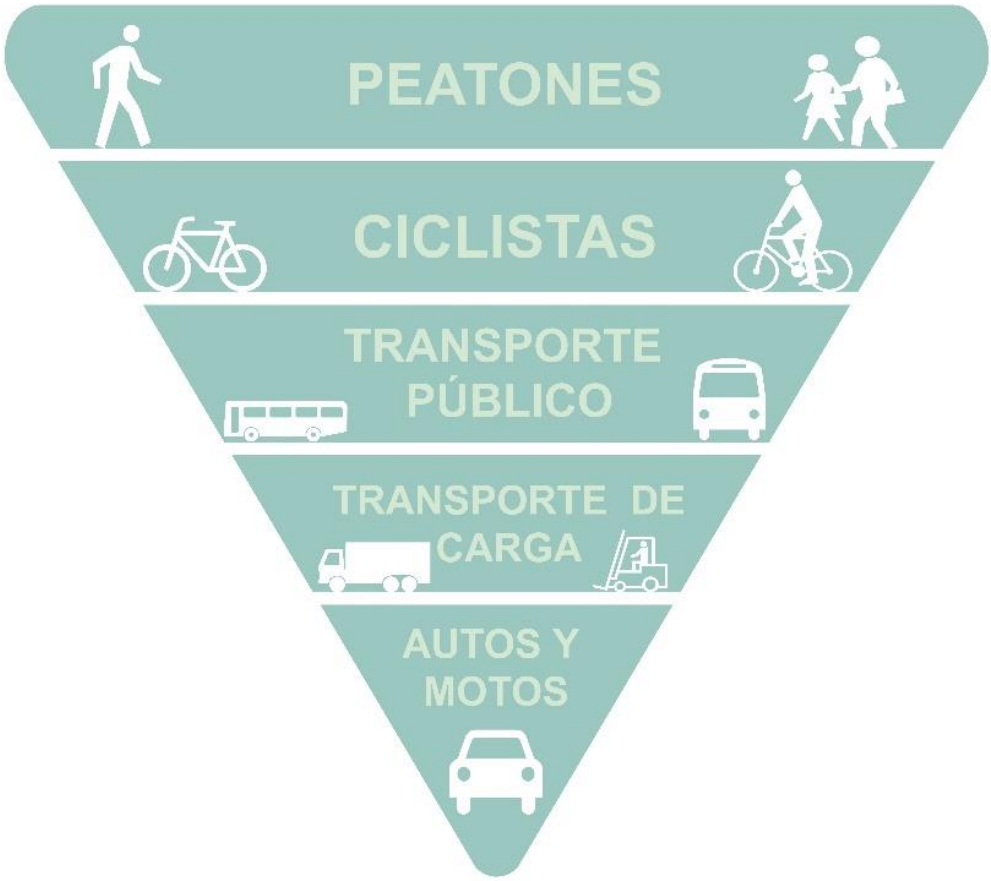
Riba-roja de Túria, no es ajena a los nuevos desarrollos en movilidad sostenible, como lo atestiguan tanto la reciente implantación del carril bici que discurre de forma paralela a la CV-370, los servicios de transporte público "ConectaMetro" y el "arRibabus", que desplaza a los ciudadanos a la zona industrial, la patrulla de sostenibilidad y Medio Ambiente de la Policía Local o la adquisición de tres coches eléctricos completan la apuesta del ejecutivo local por la movilidad sostenible, son algunas de las iniciativas que buscan mejorar la sostenibilidad en la movilidad y en el sector transporte.

Sin embargo, será el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** (en adelante PMUS) la herramienta que permitirá integrar las distintas iniciativas que encaminen al municipio a los objetivos de ahorro energético y reducción de emisiones.

De esta manera el documento se establece como un plan de naturaleza y carácter estratégico para el municipio durante los próximos 10 años, que dará coherencia y continuidad en el tiempo a toda una batería de propuestas y medidas orientadas a la consecución de los retos de la movilidad sostenible a escala local.

1.1. Objetivos preliminares

Ante este reto, que sienta las bases de importantes aspectos del futuro de la movilidad, así como de los próximos desarrollos urbanos y productivos. El PMUS buscará proponer las mejores soluciones que favorezcan un reparto más equilibrado y eficiente de los desplazamientos internos y externos, tomando a los peatones y ciclistas como protagonistas del nuevo modelo de ciudad, pero sin olvidar la movilidad periférica y el uso del transporte público:



Jerarquía de la movilidad seguida en un PMUS. Fuente: Elaboración propia

Para lograrlo, se plantean las siguientes áreas temáticas de actuación:

La regulación y control del acceso y del estacionamiento en centros urbanos

El estacionamiento es uno de los condicionantes más relevantes de la movilidad, ya que no sólo afecta al aparcamiento de los vehículos, sino también a la circulación de aquellos. En este sentido, se gestionará como medida de disuasión del vehículo privado, siempre que la población disponga de alternativas eficientes.

El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público

Las infraestructuras y el servicio de transporte público deben proporcionar a la población una alternativa sostenible y eficiente para los desplazamientos de media y larga distancia.

El desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su

Las personas cada vez se desplazan más lejos y más frecuentemente, y los viajes se vuelven cada vez son más diversificados. Por tanto, hay que garantizar una oferta extensa, flexible y de calidad de los diferentes sistemas de transporte público.

La potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito

Favorecer la intermodalidad gracias a la combinación de la flexibilidad que ofrece el vehículo privado para acceder a orígenes o destinos más retirados o dispersos con la eficacia de una red de transporte cómoda, fiable, rápida y segura para llegar al centro urbano.

La ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.

La ordenación de la red viaria para que los desplazamientos en cualquier modo de transporte se realicen de una manera cómoda, fluida y segura.

El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios, la supresión de barreras arquitectónicas, y la creación de un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.

No basta con que los destinos habituales sean accesibles en un trayecto corto (del centro urbano al comercio local, o al centro deportivo, escolar, de salud, etc.), además hay que garantizar la accesibilidad universal, la seguridad vial, la permeabilidad frente a barreras, así como la calidad ambiental del paseo o estancia en toda la trama urbana.

La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías de la ciudad.

Evitar colapsos en las áreas principales de la ciudad por la carga y descarga de suministros a grandes superficies y supermercados, y aparcamientos incívicos en zonas de carga y descarga son algunos de los objetivos para facilitar la actividad económica del municipio, reduciendo el impacto de esta actividad.

La gestión de la movilidad en áreas industriales y logísticas.

Las áreas industriales y logísticas son grandes centros de atracción de viajes que afectan a toda el área funcional y comarcal, generando un impacto elevado sobre la seguridad vial y el medio ambiente, por lo que se deben elaborar estrategias que respondan a la problemática en cuestión.

1.2. Estructura del PMUS

El PMUS se realizará conforme a la siguiente secuencia de fases de trabajo:

Momento analítico: En el cual se realiza un análisis de la situación actual en el que se define la oferta, la demanda y los hábitos de la movilidad de la ciudadanía, organizado del siguiente modo:

1. **Prediagnóstico y objetivos generales.**
2. **Análisis y Diagnóstico de la movilidad actual.**

Momento propositivo: Con la formulación del análisis realizado se dispondrá de un conocimiento adecuado sobre los condicionantes socioeconómicos y territoriales de la movilidad local, de las características de la oferta y la demanda, de una valoración de los principales problemas y conflictos actuales y la identificación de las potencialidades mejoras para el municipio de Riba-roja de Túria necesarios para formular, priorizar, jerarquizar y definir las propuestas en intervenciones sobre la situación actual.

3. **Elaboración del Plan.**

Momento de acompañamiento: Describe las principales actuaciones y herramientas para conocer la percepción ciudadana y realizar el seguimiento del Plan de Acción y evaluar su grado de cumplimiento.

4. **Puesta en marcha e Información Pública.**
5. **Plan de Seguimiento.**

1.3. Marco de referencia del PMUS

El PMUS ha de ser una herramienta estratégica de calado local, sin embargo, se debe enmarcar en políticas y directrices de niveles superiores que le den validez y que sirvan de directrices a la hora de tomar decisiones y diseñar el PMUS.

Por ello, proponemos una lectura del impacto de la movilidad en diferentes ámbitos:

- **Marco europeo**: Alineación con los objetivos de desarrollo sostenible de las ciudades
- **Marco nacional**: Cumplimiento de las normativas
- **Marco supramunicipal**: Establecimiento como Centro de Movilidad Comarcal para la cohesión y conectividad funcional entre los territorios del litoral y el interior valenciano.
- **Marco municipal**: Construcción de un modelo de movilidad sostenible al alcance de todos y todas.

1.3.1. Marco europeo

A principios del año 2006 la Unión Europea inició un proceso de debate para tener en cuenta las tendencias y desafíos que enmarcan el desarrollo de la movilidad de los entornos urbanos del futuro, con vistas a preparar una serie de instrumentos estratégicos para coordinar el desarrollo sostenido de las ciudades, regiones y naciones europeas.

Trece años después, el futuro de la movilidad y el tráfico europeo se compagina bajo una serie de instrumentos, legislaciones y medidas vinculantes que buscan garantizar el cumplimiento de objetivos y metas transversales para el desarrollo de todas las regiones que componen la UE.

En estos objetivos se compagina la movilidad de las ciudades desde la perspectiva de las necesidades sociales, económicas y medioambientales actuales y futuras, pilares de la estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. Siendo estas incorporadas en:

- Paquetes de medidas sobre clima y energía para la reducción de emisiones contaminantes: **Marco sobre clima y energía para 2030.**
- Procedimientos rentables para conseguir que la economía europea sea más respetuosa con el ambiente y consuma menos energía: **Hoja de Ruta para una economía baja en carbono para 2050**.

En este sentido, Riba-roja de Túria firma el **Pacto de los Alcaldes para el Cima y la Energía** para superar el objetivo que marca la Unión Europea de reducir en un 20% las emisiones de CO_2 antes de 2020.

El PMUS de Riba-roja de Túria se centrará en diseñar medidas de actuación que ayuden a reducir en un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 respecto de 1990 e incrementar el uso de vehículos híbridos y eléctricos.

- **Reducir en un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero** del sector transporte.
- **Reducir en un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero** del sector transporte para 2030 respecto de 1990.

Para 2013 se publicaron **directrices para el desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** que proporcionan a las autoridades locales un enfoque estructurado sobre cómo desarrollar e implementar estrategias para la movilidad urbana y ayudar a las ciudades a utilizar de forma eficiente las infraestructuras de movilidad y los transportes públicos y sostenibles.

En este sentido, el Reglamento (UE) 1301/2013 del Parlamento y del Consejo Europeo, establece en su artículo 5, sobre el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, establece entre sus prioridades de inversión las destinadas a favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores. Reuniendo las **acciones tendientes a la movilidad urbana sostenible sobre 3 ejes específicos**:

- Eje 4: Economía baja en Carbono.
- Eje 7: Transporte sostenible.
- Eje 12: Desarrollo urbano integrado y sostenible.

Por ello, las acciones a diseñar entre el equipo consultor y la ciudadanía y propias del PMUS han de centrarse en:

Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

Siendo fundamental para el desarrollo satisfactorio de las medidas del PMUS, vincular los objetivos de cada medida al marco de cofinanciación europea que supone con el Objetivo Temático de mayor vinculación a la movilidad urbana y del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (POCS). Un eficaz estímulo para concretar y llevar a la práctica el nuevo modelo de movilidad local de Riba-roja.

En este sentido, las actuaciones y propuestas a diseñar deben concentrarse en:

- Mejorar la eficiencia y **reducción de las emisiones del parque de vehículos** motorizados.
- Lograr un **transporte público de calidad y sostenible**.
- Lograr el **reequilibrio modal**.
- Promover los **modos no motorizados de transporte**.
- Apoyar la adquisición de **vehículos limpios** y energéticamente más eficientes.
- Desarrollar y desplegar la **infraestructura** que demanda los modos no motorizados y los **vehículos energéticamente eficientes**.

Para 2015 se establece el acuerdo de París, en el cual se precisa con claridad que la transición hacia una movilidad asequible, segura y eficiente desde el punto de vista energético y descarbonizado es esencial para la vida de los ciudadanos europeos, para el desarrollo del mercado interior y para la conectividad global; por lo que se definió esta acción como una de las principales áreas de actuación e inversión de la UE para los próximos años.

De este acuerdo naces dos nuevas estrategias de apoyo a la movilidad urbana europea:

- **Estrategia europea para la movilidad baja en emisiones** (2016), en la cual se establece principios rectores para el desarrollo de medidas a escala de la UE sobre vehículos de emisiones bajas y cero y combustibles alternativos de bajas emisiones.
- **Europa en Movimiento** (2017), un conjunto de iniciativas que adopta las medidas a favor de la movilidad contenidas en otras estrategias europeas, para su aplicación.

De estas estrategias, la confección de las medidas del presente PMUS deberán centrarse en:

- Aumentar la eficiencia del sistema de transporte aprovechando al máximo las tecnologías digitales, la fijación de precios inteligentes y fomentando aún más el cambio hacia medios de transporte de emisiones más bajas.
- Acelerar el despliegue de energías alternativas de bajo nivel de emisiones para el transporte.
- Diseñar Campañas de educación, información y sensibilización para un comportamiento sostenible y entendimiento de la movilidad futura.
- Promover la transición hacia vehículos y transporte limpios, así como al desarrollo de la infraestructura que demanda.

1.3.2. Marco nacional

En la actualidad existen compromisos concretos y un proceso de elaboración estratégica a nivel nacional para avanzar hacia modelos de movilidad urbana más atractivas, amables e, inclusivas, que fomenten la movilidad sostenible y la transición hacia una economía baja en carbono que plantea la Unión Europea.

Las políticas de estado aplicables al ámbito de la movilidad urbana se pueden agrupar en torno a tres aspectos claves:

- Transición energética y **disminución de emisiones de gases de efecto invernadero**.
- **Seguridad vial** y flujos compartidos.
- Incorporación de la tecnología en la **gestión de la movilidad**.

De esta manera, las medidas a desarrollar a partir del PMUS deben centrarse en:

- Establecer las condiciones necesarias para pacificar el tráfico viario e incrementar la seguridad vial de peatones, ciclistas y conductores de todo tipo de vehículos.
- Medidas para reducir la siniestralidad de ciclistas y peatones;
- Estrategias para lograr el cambio a la descarbonización del transporte y movilidad urbana.

A nivel estrictamente técnico, la elaboración del PMUS ha de sustentarse en las determinaciones de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en la "Guía Práctica de elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)" del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. Esta guía se elaboró a raíz de la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4) 2004-2012.

1.3.3. Marco supramunicipal

Por su parte la Comunitat Valenciana ha dado pasos importantes en la elaboración de un marco de referencia regional para el desarrollo sostenible del territorio desde la cohesión y conectividad ecológica y funcional entre los espacios del interior y litoral valenciano.

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana busca potenciar la movilidad sostenible, entendiendo la misma como un ámbito central de desarrollo regional a través de la cual mejorar la accesibilidad entre municipios, compatibilizando acciones de desarrollo económico, social, cultural y medioambiental, en donde prime la economía de proximidad.

En este sentido, se marca como prioritario establecer impulsar a Riba-roja de Túria como centro de movilidad comarcal para desarrollar actuaciones que permitan mejorar la movilidad sostenible y especialización territorial del municipio y del Camp del Túria, a través de actuaciones:

- Mejorar la conectividad externa e interna.
- Optimizar los sistemas de transporte público de alta capacidad y prestaciones.
- Promover sistemas de transporte de elevada eficiencia energética.
- Garantizar la vertebración del conjunto del territorio.
- Fomentar la intermodalidad.

Además de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, existen otras herramientas de **planificación regional o supramunicipal** de las cuales ha de nutrirse el presente Plan, estas son:

- Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València.
- Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020;
- Estrategia de Especialización Inteligente en Investigación e Innovación (RIS3CV)
- Programa Operativo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional de la Comunitat Valenciana 2014-2020.
- Programa Estratégico para la Mejora de la Movilidad, Infraestructuras y Transporte (UNEIX), actualmente en desarrollo.
- Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL).
- Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia (PATH).
- Plan Estratégico de Desarrollo Industrial (Riba-roja de Túria, Cheste y Loriguilla).
- Plan Director Territorial Turístico del Parque Natural del Túria.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural del Túria.

A nivel técnico, la elaboración del PMUS ha de sustentarse en los artículos 101 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana (LMCV).

1.3.4. Marco municipal

El PMUS de Riba-roja de Túria ha de apoyarse en todos y cada una de las herramientas de planificación local para construir una movilidad sostenible al alcance de todos y todas.

Como antecedente principal hay que destacar los trabajos realizados por el consistorio para avalar las actuaciones bases para la cofinanciación europea, así como un proceso de participación pública de la ciudadanía que no se debe desperdiciar.

Se han identificado diferentes instrumentos y documentos de planificación que han sido aprobados, y que tienen carácter transversal, destacando los siguientes:

- Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Riba-roja de Túria.
- Plan Estratégico Participado de Riba-roja de Túria (2017-2025).
- Plan Director del Parc del Barranc dels Moros.
- Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) de Riba-roja de Túria.
- Agenda 21 Local de Riba-roja de Túria.

- Plan Municipal de Accesibilidad en el urbanismo de Riba-roja de Túria.

Todos las iniciativas y objetivos expuestos como antecedentes sin duda ayudarán a canalizar la elaboración del PMUS. Cada uno de estos objetivos serán enlazados con los objetivos generales del PMUS para orientar el diseño y construcción de medidas al alcance de Riba-roja de Túria y con proyección global.

Área industrial de Riba-roja de Túria. Fuente: Valenciaplaza.

02

Prediagnóstico

Movilidad centrada
en las personas.

2. Prediagnóstico

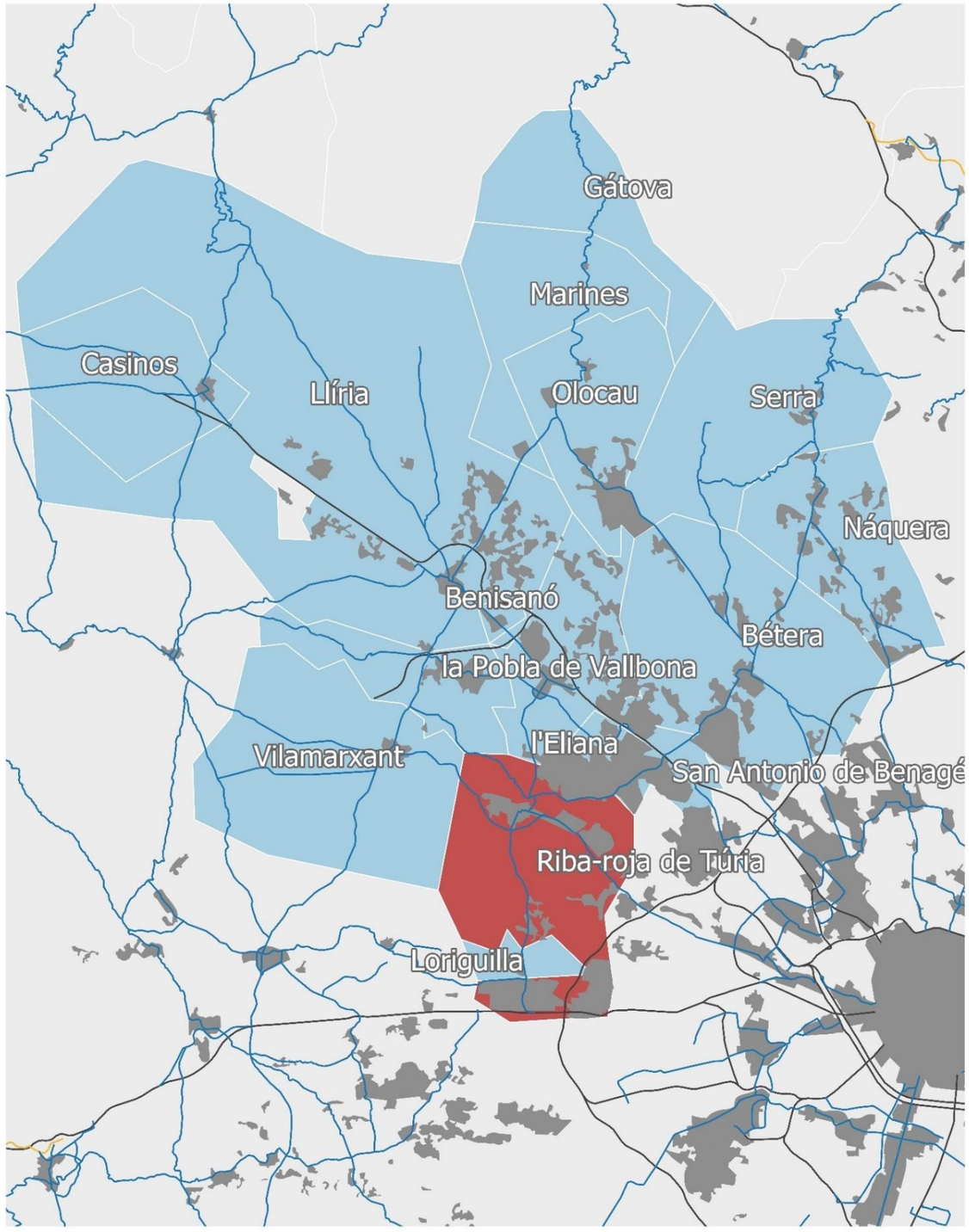
2.1. Articulación Territorial y Funcional

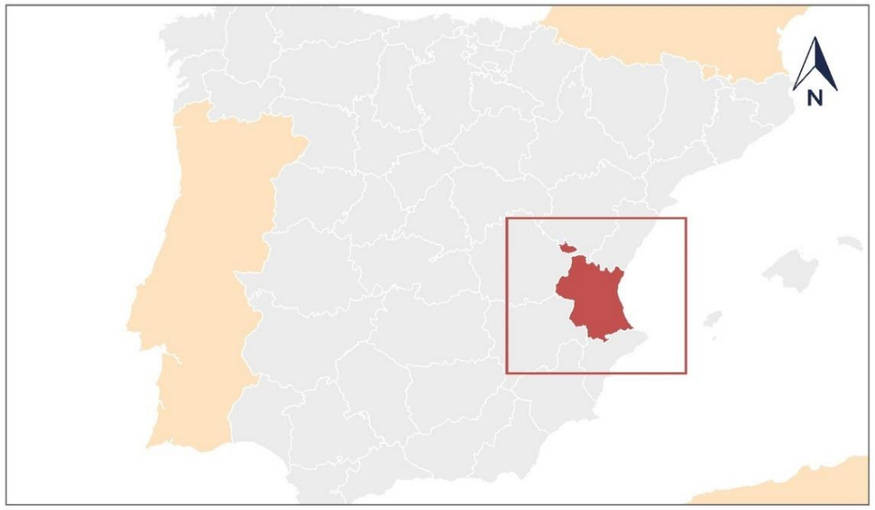
2.1.1. A nivel regional

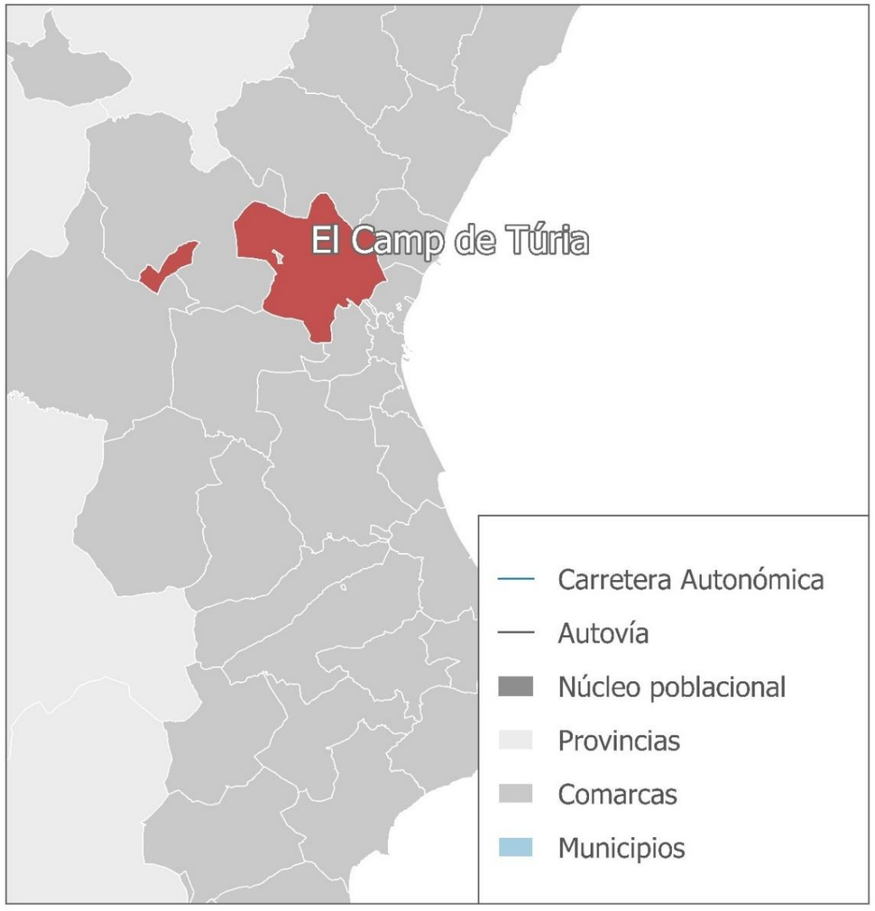
El término municipal de Riba-roja de Túria se localiza en una **zona estratégica conectada con importantes ciudades**, vías de comunicación y centros logísticos de toda la Comunidad Valenciana. El municipio se encuentra a 20 kilómetros de Valencia, capital provincial.

A 30 minutos de la estación de AVE de Valencia y 20 minutos del aeropuerto en coche particular, así como las comunicaciones con el puerto de Valencia y la conexión directa con Madrid a través de la A-3 y al Corredor Mediterráneo de la A-7, Riba-roja goza de una **localización privilegiada** que permite una buena comunicación con los principales centros de actividad económica y dotacional a todas las escalas: regional, provincial y comarcal.

La conjunción de los factores anteriormente expuestos ha permitido al municipio consolidarse como uno de centros industriales más importantes de la Comunidad Valenciana, con capacidad de competir en igualdad de condiciones con los grandes conglomerados logístico-portuarios de la región.





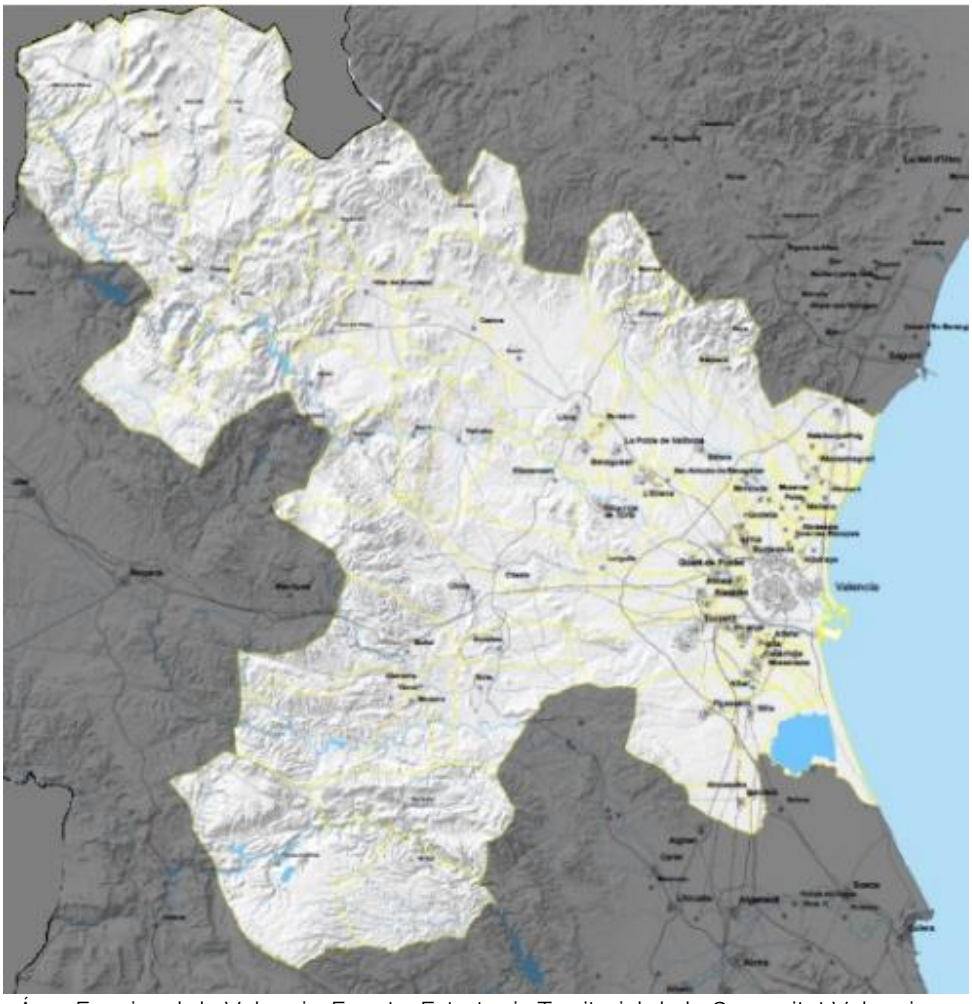


Mapa de localización a nivel Nacional, comarcal y municipal. Elaboración propia. Fuente: Instituto Geográfico Nacional

2.1.2. A nivel provincial y comarcal

Desde el punto de vista funcional, Riba-roja pertenece al Área Metropolitana de Valencia, compuesto por 90 municipios de las comarcas l'Horta, el Camp del Turia (a la que pertenece Riba-roja), la Hoya de Buñol, la Ribera Alta, la Ribera Baja y los Serranos, lo que supone una población cercana a 1.800.000 habitantes.

De acuerdo con el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL), el municipio de Riba-roja de Túria se encuentra en la segunda corona metropolitana que rodea la ciudad de Valencia y busca situar el Área Metropolitana de Valencia como una de las zonas de mayor calidad de la Unión Europea.



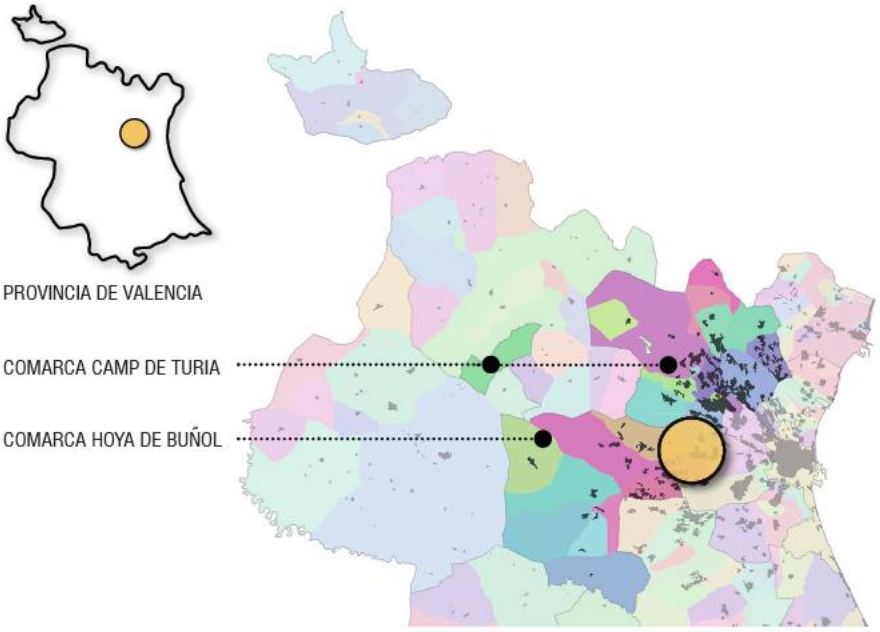
Área Funcional de Valencia. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana

Por otro lado, dentro de la **comarca de El Camp de Turia** se diferencian dos subunidades: el área de piedemontes, integrada por las localidades de Gátova, Bétera, Náquera, Serra, Llíria, Casinos, Benissanó, Olocau y Marines; y los sectores fluviales de Benaguasil, La Pobla de Vallbona, L'Eliana, Vilamarxant, Loriguilla, San Antonio de Benagéber y Riba-roja.

El municipio de Riba-roja guarda influencias mutuas de carácter administrativo, histórico y funcional con los municipios de Cheste (comarca de la Hoya de Buñol) y Loriguilla (comarca de El Camp de Túria), conformando un **Área de Actividades Económicas del entorno de la A3.**

La concentración empresarial lleva asociado un incremento de viajes internos y externos debido a la necesidad de movimiento por residencia, trabajo, educación y formación, servicios y cuidados. En este sentido**, el área empresarial del entorno de la A3 es un nodo atractor y generador de viajes** del sistema provincial de Valencia.

Según datos de la Diputación de Valencia, el Área de Actividades Económicas de la A3 dispone de cerca de 14 millones de metros cuadrados de suelo industrial urbanizado y la posibilidad de emplear a más de 15.000 personas, lo que sitúa a Riba-roja de Túria en uno de los territorios más competitivos y de mayor intercambio comercial a nivel regional que contribuyen al progreso económico y social de la región.



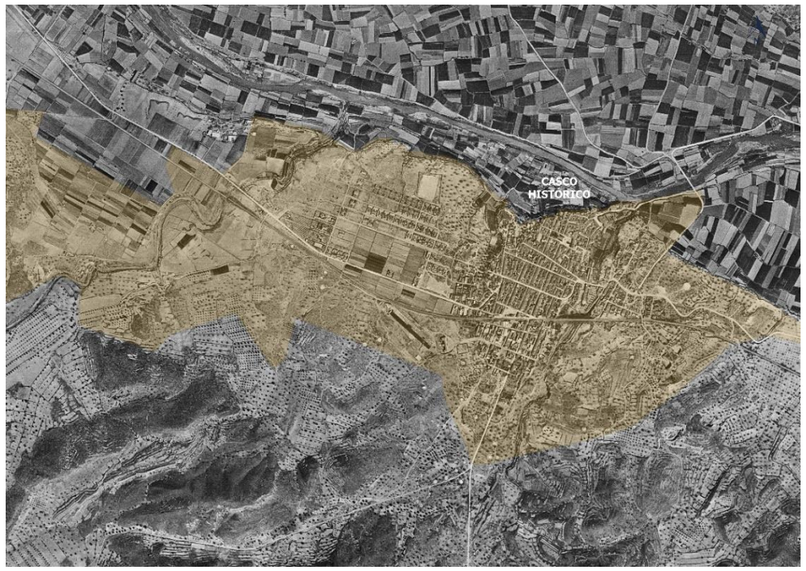
Localización del Área de Actividades Económicas de la A3. Fuente: Plan Estratégico Industrial de la A3.

2.2. Condiciones del entorno urbano

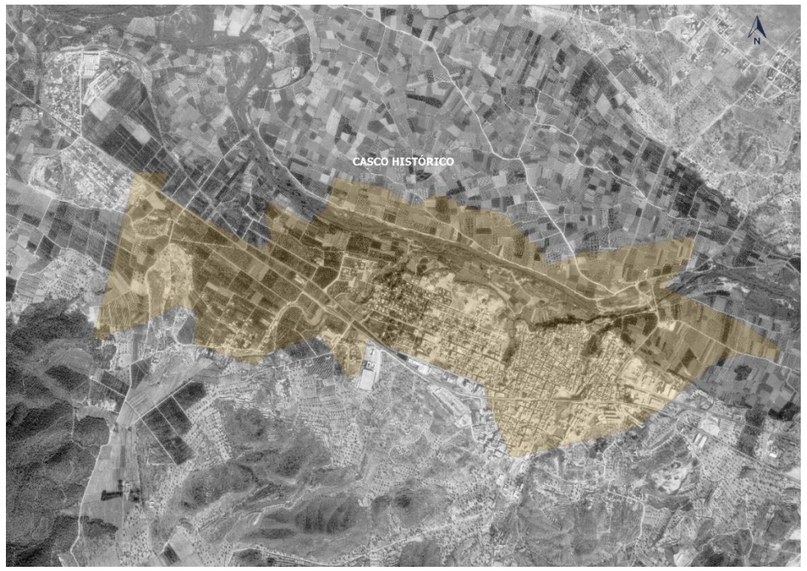
2.2.1. Crecimiento histórico del municipio

A lo largo de las últimas décadas el desarrollo económico del área metropolitana de Valencia ha conllevado a una serie de transformaciones sociales, culturales, económicas y tecnológicas constantes e incipientes que han modificado sustancialmente la estructura urbana y dinámica industrial de toda el área y, en específico, de nuestro municipio.

A continuación, se muestran las ortofotos en cada uno de los periodos analizados que reflejan la evolución del conjunto de edificaciones, tanto residenciales como industriales, en un espacio temporal de 60 años.

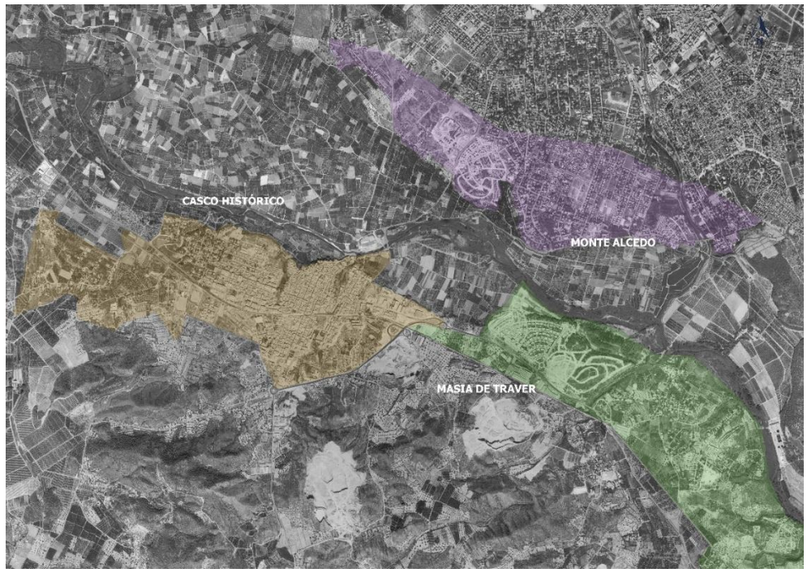


Ortofotos AMS(B) 1956-1957. Núcleo urbano principal.

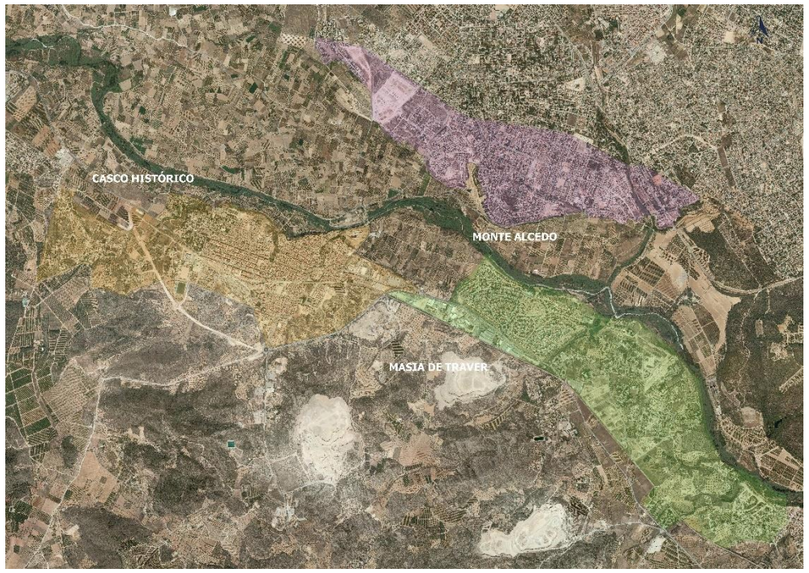


Vuelo 1980-1986. Núcleo urbano principal.

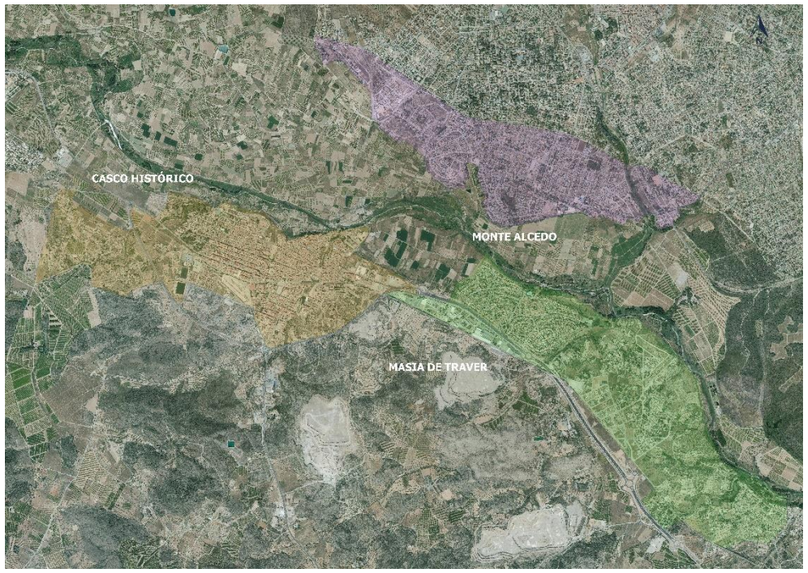
Ortofotos Olisat 1997-1998. Núcleo urbano principal.



Ortofotos Olisat 1997-1998. Núcleos urbanos

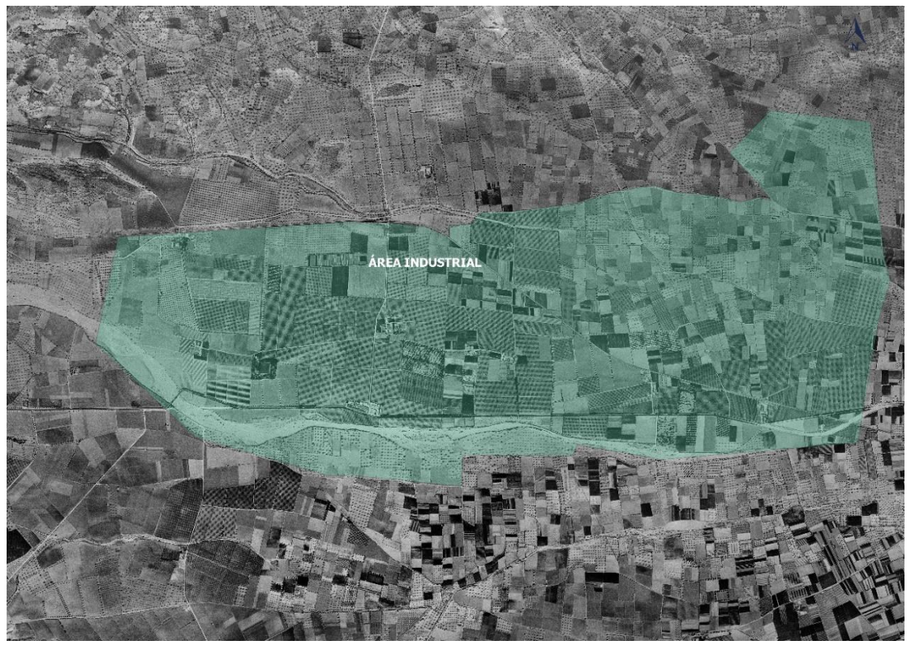


Ortofotos PNOA 2006. Núcleos urbanos.

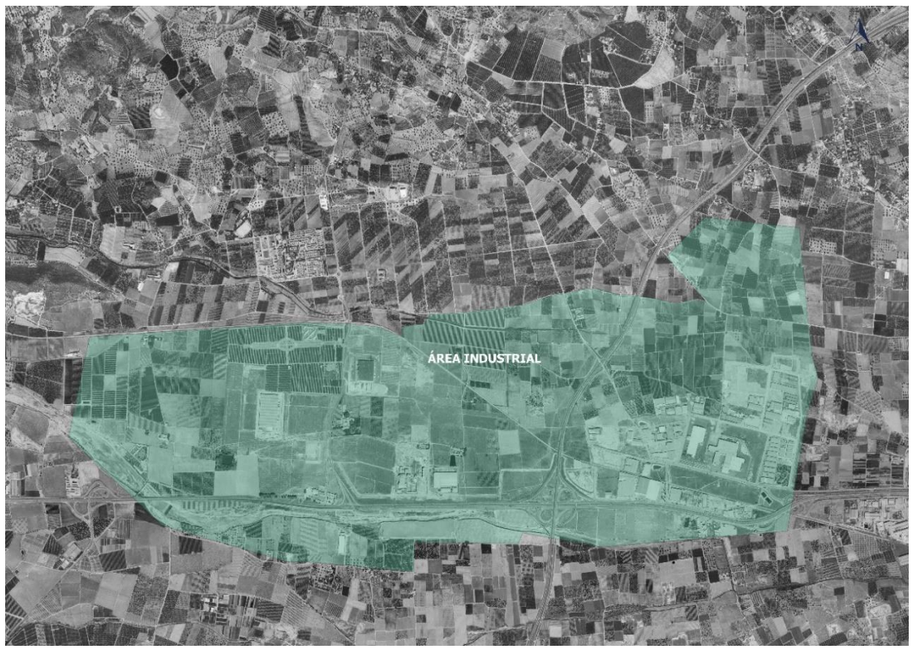


Ortofotos PNOA máxima actualidad. Núcleos urbanos

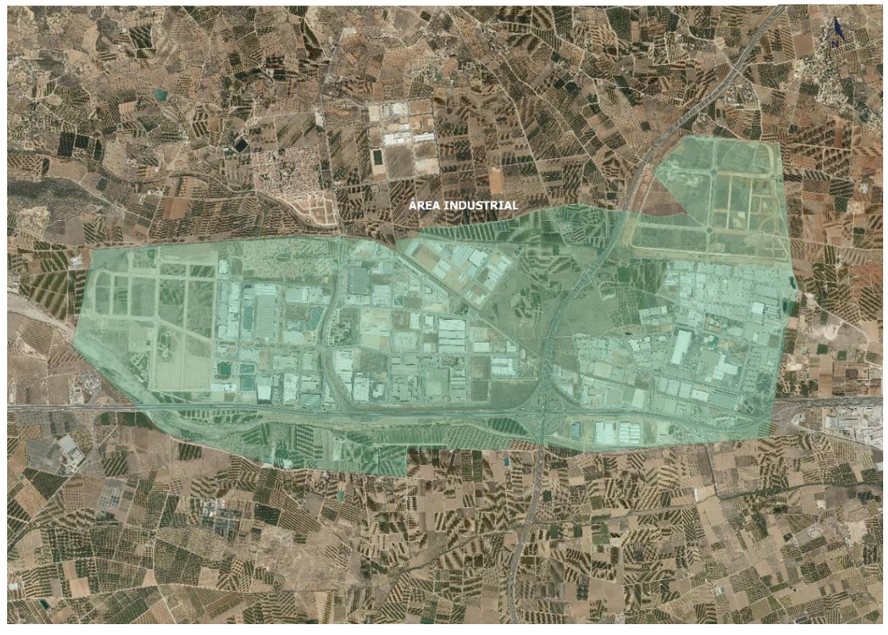
Evolución urbanística de Riba-roja de Túria. Fuente: Instituto geográfico Nacional



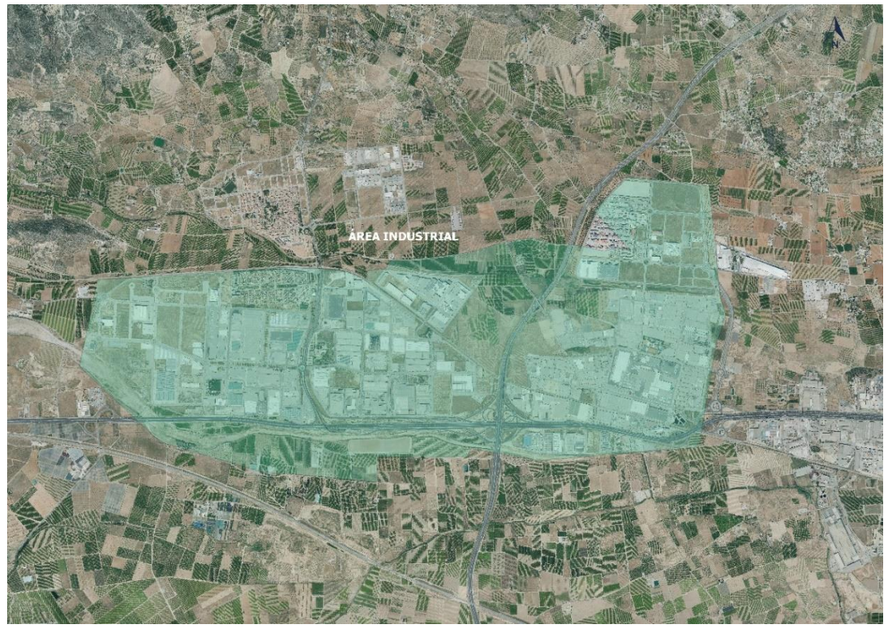
Ortofotos AMS(B) 1956-1957. Área industrial.



Ortofotos Olisat 1997-1998. Área industrial.



Ortofotos PNOA 2006. Área Industrial



Ortofotos PNOA máxima actualidad. Área industrail

Evolución industrial de Riba-roja de Túria. Fuente: Instituto geográfico Nacional

El municipio de Riba-roja de Túria ha desarrollado una profunda transformación en las últimas décadas, debido fundamentalmente a la expansión del Área Metropolitana de València. La descongestión urbana y demográfica de Valencia generó un incremento de las urbanizaciones de segunda residencia, originando desplazamientos pendulares de población entre las localidades de la primera y segunda corona metropolitana, por motivos de trabajo y de ocio.

Como muestran las primeras ortofotos, desde los años 80 se produce una progresiva expansión del área metropolitana de Valencia en el que se aprecian nuevas edificaciones junto al casco histórico.

Además, se consolidan rápidamente las nuevas urbanizaciones de segunda residencia, aumentando en un 46% el número de viviendas entre los años 2001 y 2011, incrementos superiores a la media comarcal (37%) y provincial (19%), para ese mismo periodo.

En la primera ortofoto en área industrial apenas existen edificaciones. Hasta 1986 tan sólo se aprecian edificaciones industriales de forma aislada y sin planificación previa en la parte sur de L'Oliveral. Entre 1997 y 2006 la actividad se intensifica y se consolida una parte importante del tejido industrial y aparecen nuevas edificaciones junto a la carretera de conexión con el casco urbano de Riba-roja. Además, se empieza a construir la urbanización Reva, entre los sectores industriales del oeste y Loriguilla.

A partir del 2006 los polígonos industriales se consolidan y se incrementa la actividad edificatoria en todo el ámbito, destacando las instalaciones del Parque Logístico de Valencia y el Centro Logístico de Mercadona.

2.2.2. Ordenación y planificación territorial

Riba-roja de Túria cuenta desde 1996 con un **Plan General de Ordenación Urbana** (PGOU) aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia y tramitado conforme al Real Decreto Legislativo por el que se aprueba el texto refundido sobre la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, clasificándolos de la siguiente manera:

- **Suelo Urbano (SU)**. Son los suelos ya consolidados por la edificación o provistas de los servicios urbanísticos básicos, viales y estacionamiento, zonas verdes, dotaciones, etc.
- **Suelo Urbanizable**. Comprende las áreas que el Plan destina a ser soporte del desarrollo urbano.
    - **Suelo Urbanizable Programado (SUP)**. El Plan dictamina los desarrollos de los Planes Parciales y su aprovechamiento.
    - **Suelo Urbanizable en Ejecución de su Plan (SUEP)**. Lo constituyen aquellos suelos que se hallan en ejecución.
    - **Suelo Urbanizable No Programado (SUNP)**. Establece las características que han de reunir las actuaciones urbanísticas para que pueda ser urbanizado.
- **Suelo no Urbanizable (SNU)**. Lo conforman aquellas áreas que están destinadas al medio rural. La regulación se aplica conforme la Ley 4/1992 de

la Generalitat Valenciana y no pueden ser modificadas durante el Plan vigente.

En el municipio de Riba-roja, el 9,68% de la superficie es Suelo Urbano consolidado, de los cuales, el 7,17% es de uso residencial y el 2,21% restante industrial. Del Suelo Urbanizable (9,53%), la mayor parte se encuentra en ejecución de su plan, 2,24% residencial y un 3,64% industrial.

Por último, en la siguiente tabla se puede observar que el 79% de la extensión del término municipal de Riba-roja de Túria no es urbanizable, con 5.012 hectáreas,

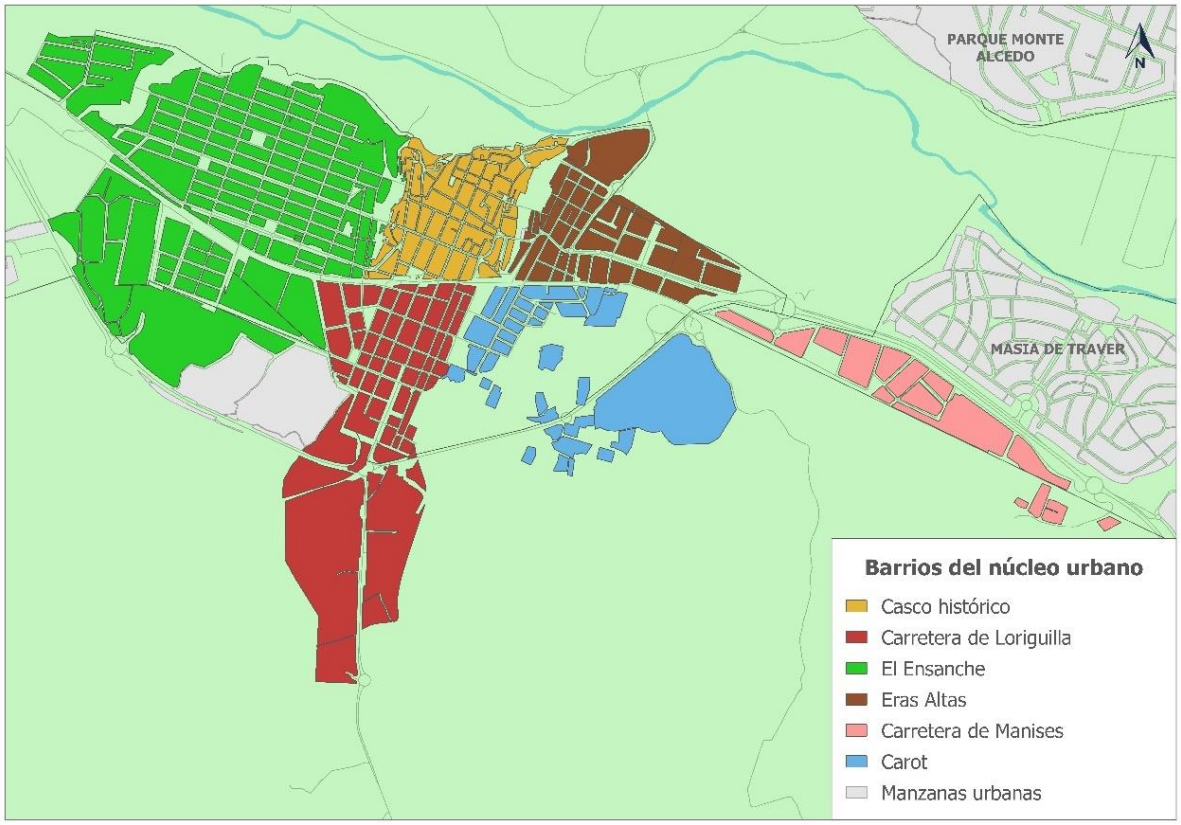
Denominación	Superficie (ha)	%
Total Suelo Urbano	**613,769**	**9,68**
SU residencial	454,565	7,17
SU industrial	159,204	2,51
Total Suelo Urbanizable	**604,367**	**9,53**
SUEP residencial	141,856	2,24
SUP residencial	52,367	0,83
SUNP residencial	58,388	0,92
SUEP industrial	230,587	3,64
SUP industrial	34,202	0,54
SUNP industrial	42,047	0,66
Total Suelo No Urbanizable	**5.012,825**	**79,04**
Otros*	111,0.9	1,75
TOTAL	**6.230,961**	**100**

Distribución de usos del suelo. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

*Sistemas Generales de comunicaciones y sistemas generales que no se clasifican según la legislación vigente.

2.2.3. Núcleos urbanos y residenciales

El núcleo urbano de Riba-roja se encuentra atravesado por dos barrancos: el de las Monjas y los Moros. Estos dos barrancos, junto con la antigua línea de ferrocarril, dividen el casco urbano en los **seis barrios** que se muestran en la siguiente imagen:



Barrios del núcleo urbano de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia

Casco histórico

Representa la zona más antigua del municipio y cuenta con pendientes elevadas compuesta por calles que rodean el río Turia.

El crecimiento del barrio hacia el sur ofrece una continuidad del trazado, sin embargo, la tipología de edificios ha ido sustituyéndose, sin mantener la tipología tradicional, alterando sustancialmente la calidad del conjunto histórico.

En el casco histórico se ubica el Ayuntamiento, el Mercado Municipal y los edificios de mayor valor patrimonial.

Fuente: elaboración propia.

Carretera de Loriguilla

La estructura urbana es similar a la del casco histórico, pues es una prolongación de carrer Major hacia el sur por.

La presencial de barranco de Moros al este y la carretera del polígono al oeste, limita su crecimiento.

Fuente: elaboración propia.

Ensanche

Se ubica al oeste del núcleo urbano de Riba-roja de Túria.

Presenta una malla ortogonal de manzanas uniformes compuesta por viviendas unifamiliares y edificios de 4 a 6 plantas.

Barrio residencial en el que destacan los espacios verdes y de ocio.

Fuente: elaboración propia.

Eras Altas

Se encuentra entre el barranco de los Moros y la carretera que da acceso a las urbanizaciones localizadas al norte del municipio.

Se trata de un pequeño núcleo de edificaciones similares a las del centro histórico.

Fuente: elaboración propia.

Carretera de Manises

Se extiende entre la carretera que conecta Riba-roja de Túria con Manises y las vías del metro, al este del núcleo urbano.

En este barrio coexisten áreas industriales con viviendas de hasta 5 alturas.

Fuente: elaboración propia.

Carot

Situado junto al barranco de los Moros, el barrio del Carot se encuentra segregado del resto de la población.

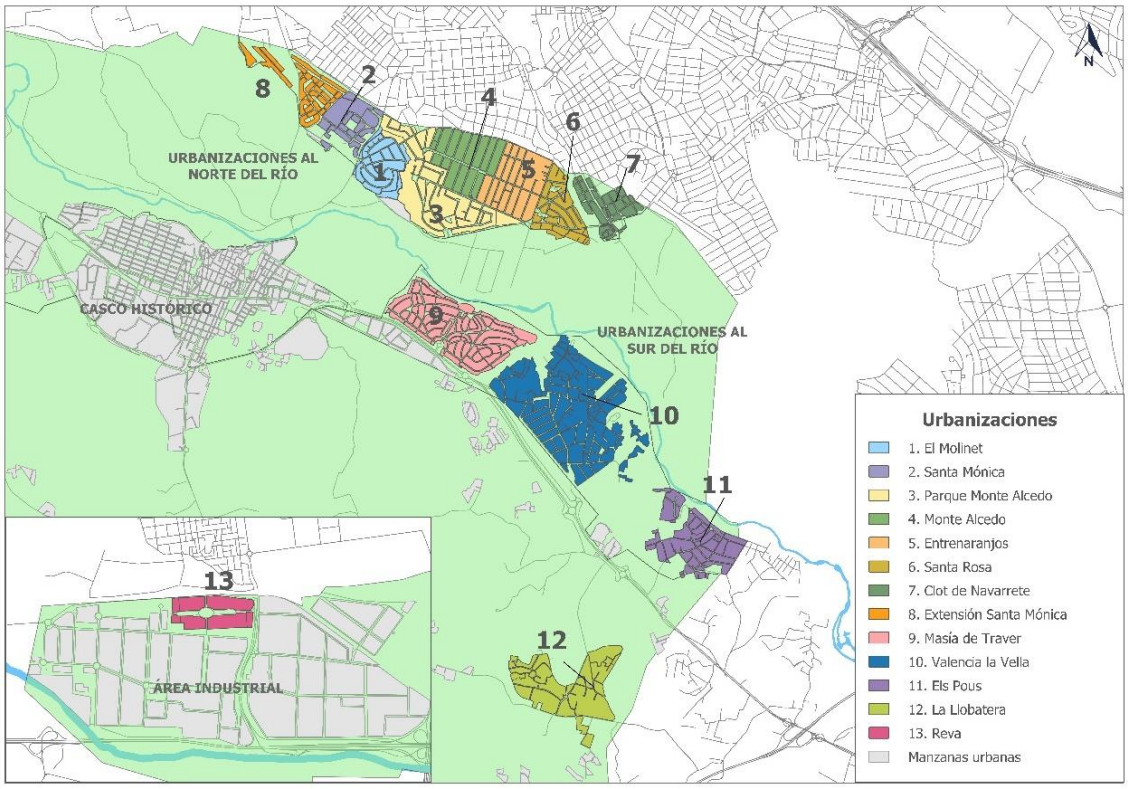
La calle de la Señera separa el Carot con Eras Altas y el barrio de la Carretera de Manises.

Fuente: elaboración propia.

Asimismo, en el término municipal de Riba-roja de Túria se encuentran numerosas urbanizaciones alrededor del núcleo urbano:

- Urbanizaciones al norte del río:
    - El Molinet.
    - Santa Mónica.
    - Parque Montealcedo.
    - Monte Alcedo.
    - Entrenaranjos.
    - Santa Rosa.
    - Clot de Navarrete.

- Urbanizaciones al sur del río:
    - Masía de Traver.
    - Valencia la Vella
    - Els Pous
    - La Llobatera.
    - Reva.



Urbanizaciones de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia

2.2.4. Polígonos industriales y áreas logísticas del comercio local

Los polígonos industriales de Riba-roja de Turia son unos de los centros económicos más importantes de la comunidad Valenciana debido a su localización geográfica, ya que es un enclave estratégico de confluencia de la A-3 y la A-7. Además, el precio del suelo industrial es más barato y presenta una menor congestión de vehículos en

comparación con el área metropolitana de Valencia. Estas características hacen que se trate de una zona industrial muy atractiva para las empresas, teniendo gran importancia su comunicación ya que se sitúan en el triángulo Madrid, Barcelona y Alicante, y el aeropuerto de valencia se encuentra a 15 kilómetros de este término municipal.

La actividad principal es la logística, además de la industria manufacturera, construcción y servicios.

Polígono Industrial de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

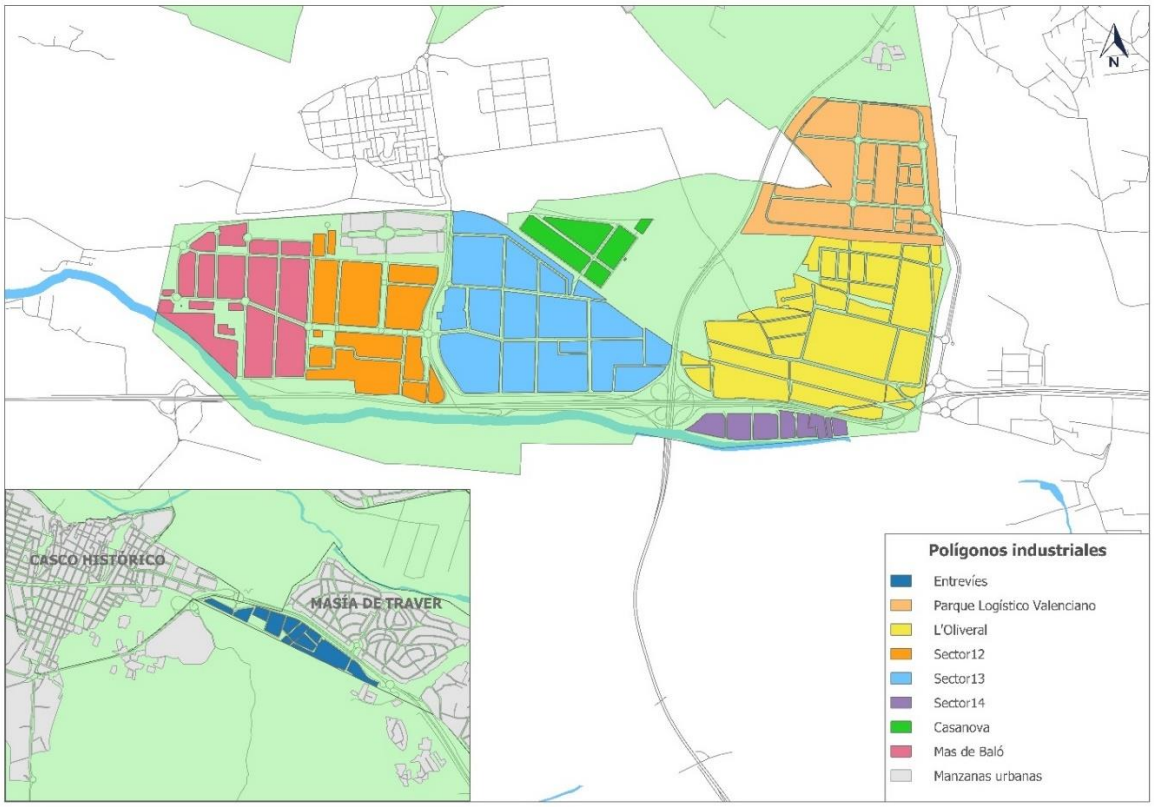
Las dimensiones de los polígonos industriales de Riba-roja de Túria superan los 6,5 millones de metros cuadrados y engloban más de 150 empresas repartidas en dos zonas, junto al núcleo urbano y al sur del término municipal. El ámbito industrial posee 3.246 ocupados, cifra que representa el 26,24% de los existentes en la localidad y un incremento del 16,55% en los cinco últimos años.

Al este del núcleo urbano se ubica el sector industrial de **Entrevíes**, junto a la carretera de Manises y compartiendo suelo con edificaciones residenciales, siendo el primer parque industrial del municipio, ejecutado en el año 1999.

El resto de los polígonos se encuentran al margen meridional de la ciudad, permitiendo el acceso directo a los polígonos desde la Autovía del Mediterráneo (A-7) y la Autovía del Este (A-3):

Polígono industrial	Año de ejecución
Parque Logístico Valenciano	2003
El Oliveral	7 fases. Se inicia en 1989 y la última aprobación es de 2002
Sector 12	1991
Sector 13	1992
Sector 14	2004
Casanova	Aprobación definitiva 2003
Mas de Baló	2003

Evolución histórica de los polígonos industriales. Fuente: elaboración propia.



Polígonos industriales de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia

Los ingresos que proporcionan los polígonos al municipio representan el 34% de su presupuesto (7 millones de un total de 23,5 millones).

El Parque Logístico de Valencia está emplazado entre los términos de Riba-roja y Loriguilla. Se trata de una iniciativa pública de la Generalitat Valenciana dirigida a la promoción de un parque logístico con el objeto de contribuir a la mejora de la competitividad y a la modernización del sector del transporte. Este tipo de actividad industrial hacen que el transporte sea fundamental para el correcto desarrollo de esta actividad, por ello es importante tener buenos accesos e instalaciones que permitan el continuo tránsito de vehículos pesados y de gran envergadura.

A raíz del continuo industrial surgieron dos asociaciones empresariales, La Asociación Empresarial Polígonos Riba-roja A-3 (Riba3) y Asociación de Empresarios La Reva (ASOCREVA), que actúan como interlocutores con las administraciones con el objetivo de representar a las empresas y defender los intereses para mejorar el entorno de trabajo en el área industrial.

Por otro lado, la Universitat Politècnica de València ha elaborado para la Asociación de Municipios de la A3, conformada por Riba-roja de Túria, Loriguilla y Cheste, el **Plan Estratégico de Desarrollo Industrial**.

Este Plan busca la renovación funcional y urbana de estas Áreas de Actividad Económica para posicionarlas como una "referencia de primer orden en el eje mediterráneo".

Una de las demandas de este sector es la mejora en sus accesos, en concreto en las redes de carreteras secundarias y los accesos al By-Pass y a la A-3.

Enlace de la A-3 y la AP-7. Fuente: Google Earth

Respecto a los estacionamientos, existen numerosas plazas de aparcamientos para turismos, siendo la gran mayoría en línea, además de la bolsa situada en la calle Isla Cabrera, con capacidad para 33 coches y 2 plazas reservadas para personas con movilidad reducida. En las siguientes imágenes se muestran algunos ejemplos del estacionamiento en la vía pública en los polígonos industriales.

Aparcamiento en línea, Polígonos industriales de Riba-roja de Túria. Calle Mallorca (izq.) y Calle A(der.). Fuente: elaboración propia.

Bolsa de aparcamiento en calle Isla Cabrera. Fuente: elaboración propia..

Además, existes tres áreas de estacionamiento para camiones. En la siguiente tabla se muestra la ubicación y oferta de cada uno de los aparcamientos de camiones en la zona industrial de Riba-roja de Túria.

Color	Polígono Industrial	Ubicación	Capacidad
Amarillo	**Poyo de Reva**	Esquina de calle de la Balsa y calle de Pte.	47 camiones
Verde	**El Oliveral**	Calle Sector 13 C-13	150 camiones
Azul	**El Oliveral**	Calle Pouter de Consuelo	120 camiones

Fuente: elaboración propia.

Ubicación de las áreas de estacionamiento para camiones. Fuente: elaboración propia.

Parking público para camiones en calle de la Bolsa. Fuente: Google.

Entrada del parking de camiones de la calle sector 13. Fuente: elaboración propia.

Parking para camiones en calle Pouter de Consuelo. Fuente: NV-Logistic.

En el plano siguiente se muestra la jerarquización vial en tres niveles, en función del tránsito de vehículos. Siendo las vías con más tránsito de paso de vehículos: Calle sector 13-c-13, Calle S, Calle Mallorca, Calle Más Baló, Av dels Fusters, Callle dels Pedrapiquers, Calle dels Velluters y la Av Corregers.

Plano de la jerarquización de las vías. Fuente: Universitat Politècnica de València

Sección	Nombre de la vía	Sección	Nombre de la vía
1	Calle Puerto de Valencia	12	Calle Pouet del Valenciano
2	Av. Puerto Castellón	13	Calle dels Velluters
3	Ronda Puerto de Valencia	14	Av. De la Industria
4	Calle C	15	Calle Mallorca
5	Calle H	16	Calle Isla Cabrera
6	Calle A	17	Calle Menorca
7	Calle Q	18	Calle Mas de Porxinos
8	Calle F	19	Camino Masía Conde
9	Calle N-III	20	Calle Proyecto 9
10	Av. Dels Fusters	21	Calle Proyecto 6
11	Av. Dels Fusters		

Fuente: Universitat Politècnica de València

En julio de 2019 se llevó a cabo la reordenación de los viales en el Oliveral, donde se ha mantenido el doble sentido de la calle S y se modificó a único sentido de circulación de las calles R, Q y P. Así, la circulación alrededor de la manzana enmarcada por estas calles será en el sentido de las agujas del reloj (hacia la derecha). Con los cambios en la circulación de estas calles se consigue también crear el mayor número de plazas de estacionamiento en las vías, dentro de los limites urbanísticos del polígono y reducir los giros a la izquierda invadiendo el sentido opuesto de circulación, en el acceso y salida de las empresas, factor causante de múltiples accidentes.

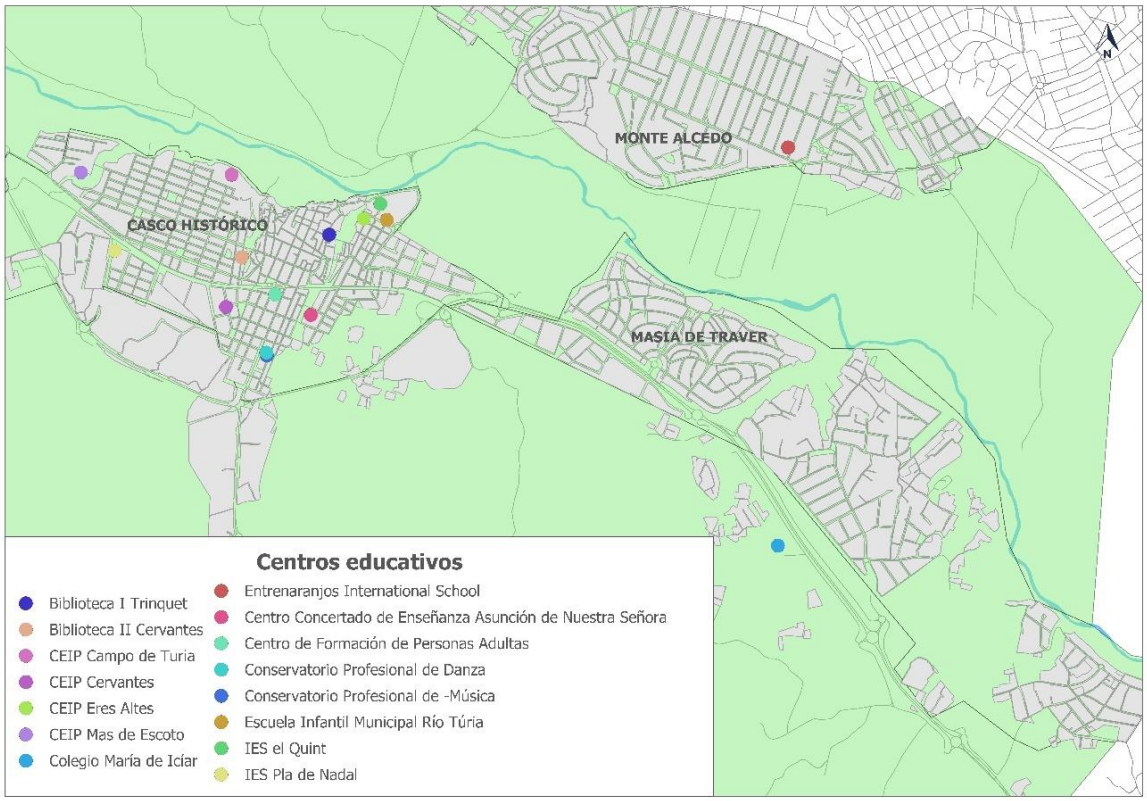
Además, permite una conducción más sostenible y efectiva, al reducir las interrupciones y paradas en el tráfico de todo tipo de vehículos facilitando la evacuación, la circulación y acceso de servicios de emergencias del polígono industrial en los casos necesarios.

Polígono industrial el Oliveral. Fuente: Google Earth

2.3. Red dotacional y centros de interés municipal

Los desplazamientos a los centros escolares generan una parte importante del total de viajes que se realizan diariamente en el municipio. En Riba-roja de Túria dichos centros se encuentran uniformemente repartidos por el casco urbano. La oferta de equipamientos educativos es la siguiente:

- Colegios:
  - C.E.I.P. Campo de Túria.
  - C.E.I.P. Miguel de Cervantes.
  - C.E.I.P. Mas d'Escoto.
  - C.E.I.P. Eres Altes.
- Colegio Concertado Asunción de Nuestra Señora.
- Colegio María de Icíar.
- Entrenaranjos International School.
- Escuela Infantil Municipal Riu Túria.
- Institutos:
  - I.E.S. El Quint.
  - I.E.S. Pla de Nadal.
- Centro de Formación de Personas Adultas.
- Conservatorio Profesional de Danza.
- Conservatorio Profesional de Música.
- Escuela Municipal de Música y Danza.
- Otros equipamientos:
  - Biblioteca I Trinquet.
  - Biblioteca II Cervantes.

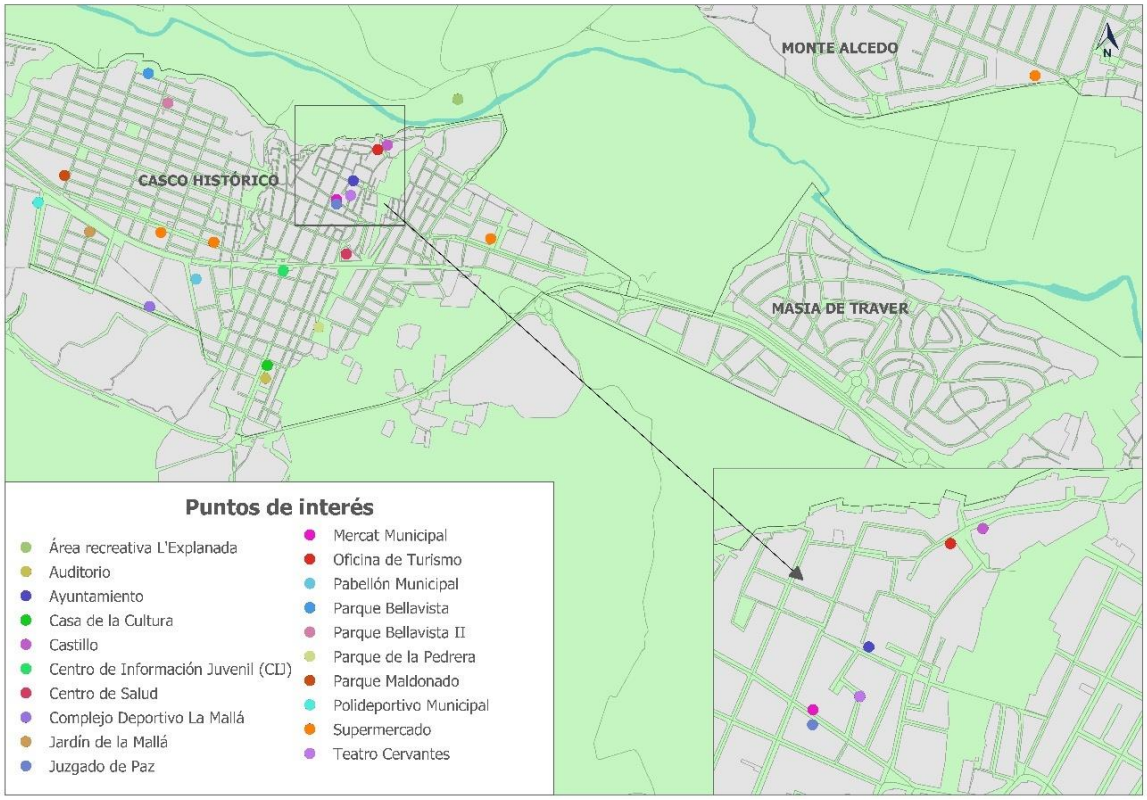


Centros educativos de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia

Otros puntos de interés, que también deben considerarse para el estudio de la movilidad, son los centros sanitarios, polideportivos, áreas culturales, de compras y ocio y equipamientos sociales. A continuación, se enumeran estos equipamientos:

- Área recreativa L'Explanada.
- Auditorio.
- Ayuntamiento.
- Casa de la Cultura.
- Castillo.
- Centro de Información Juvenil (CIJ).
- Centro de Salud.
- Complejo Deportivo La Mallá.
- Jardín de La Mallá.
- Juzgado de Paz.
- Mercat Municipal.
- Oficina de Turismo
- Pabellón Municipal.
- Parque Bellavista.
- Parque Bellavista II.
- Parque de la Pedrera.
- Parque Maldonado.
- Polideportivo Municipal.
- Supermercado.
- Teatro Cervantes

Cuando se analiza la distribución de servicios y puntos de atracción de viajes sobre la malla urbana, la mayor concentración ocurre en el centro urbano, sin embargo, se observa una falta de equipamientos en las urbanizaciones del norte.



Puntos de interés de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia

2.4.Características medioambientales y climáticas

La caracterización del entorno es fundamental para el análisis de la movilidad de un municipio, ya que ayuda a comprender la elección modal del medio de transporte de los usuarios, además este análisis permite posteriormente realizar distintas propuestas de mejora que tengan en cuenta estos aspectos.

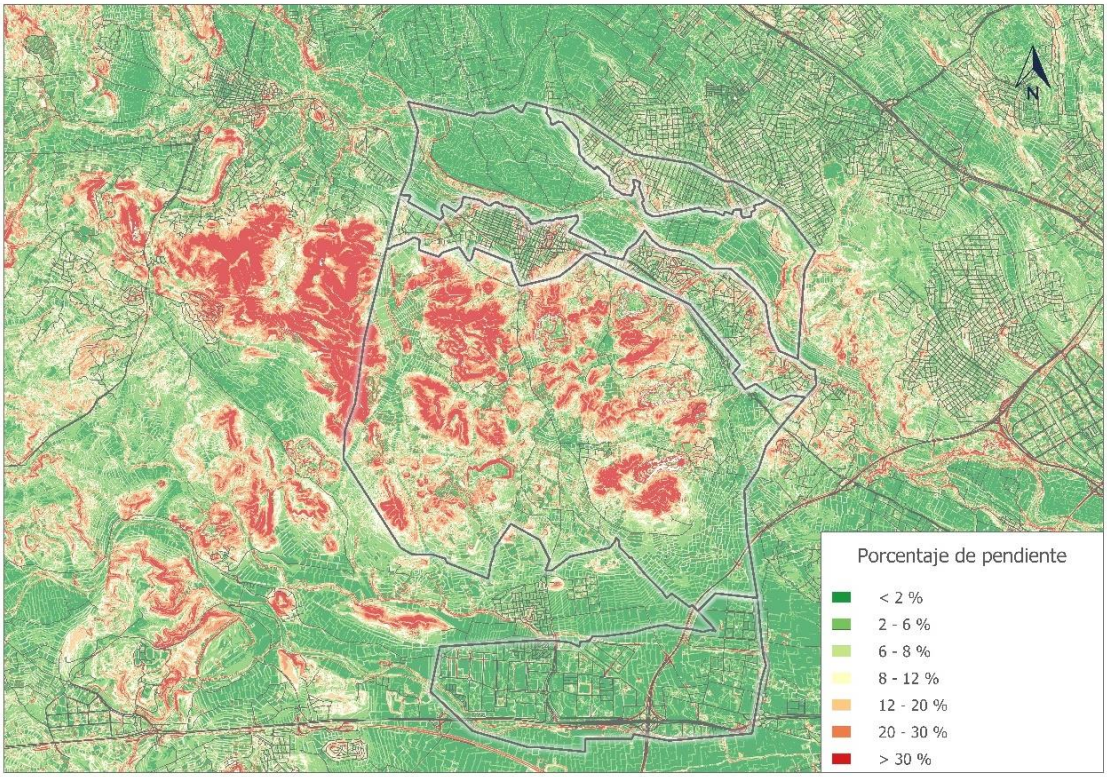
A continuación, se analizan individualmente las siguientes características medioambientales y climáticas de Riba-roja de Túria.

2.4.1. Orografía

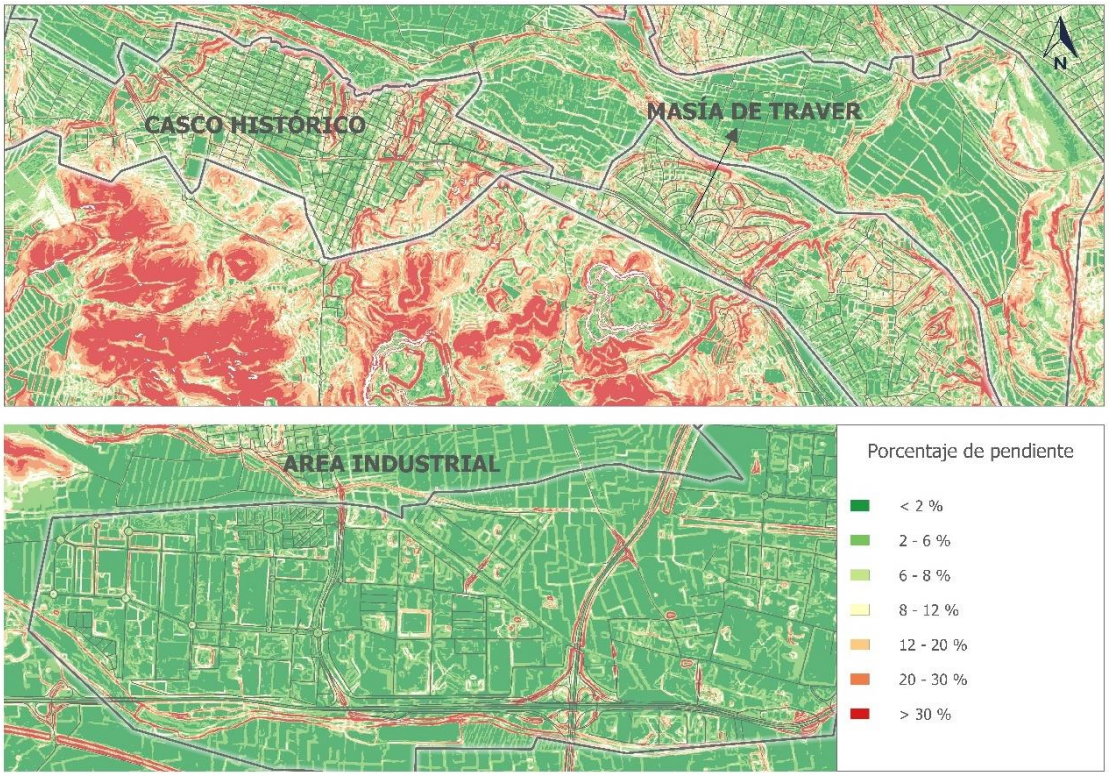
El relieve del terreno es uno de los elementos que más influyen en la elección del modo de desplazamiento de las personas, ya que, si una zona tiene fuertes pendientes, la accesibilidad peatonal y ciclista se reducirá, provocando cierta desventaja respecto de los vehículos motorizados.

La Orden VIV 561/2010 referida a las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, considera que la pendiente longitudinal máxima es del 6%, ya que mayor a este porcentaje, dificulta el acceso a personas con movilidad reducida.

En los siguientes planos aparece el porcentaje de pendiente de todo el municipio, la zona industrial es la que menos pendiente presenta teniendo en la mayor parte de su extensión un 2 %. Sin embargo, en el casco histórico existen zonas con pendientes mayor del 20 % y ocurre lo mismo en las nuevas urbanizaciones del este (Masía de Traver y Valencia la Vella).

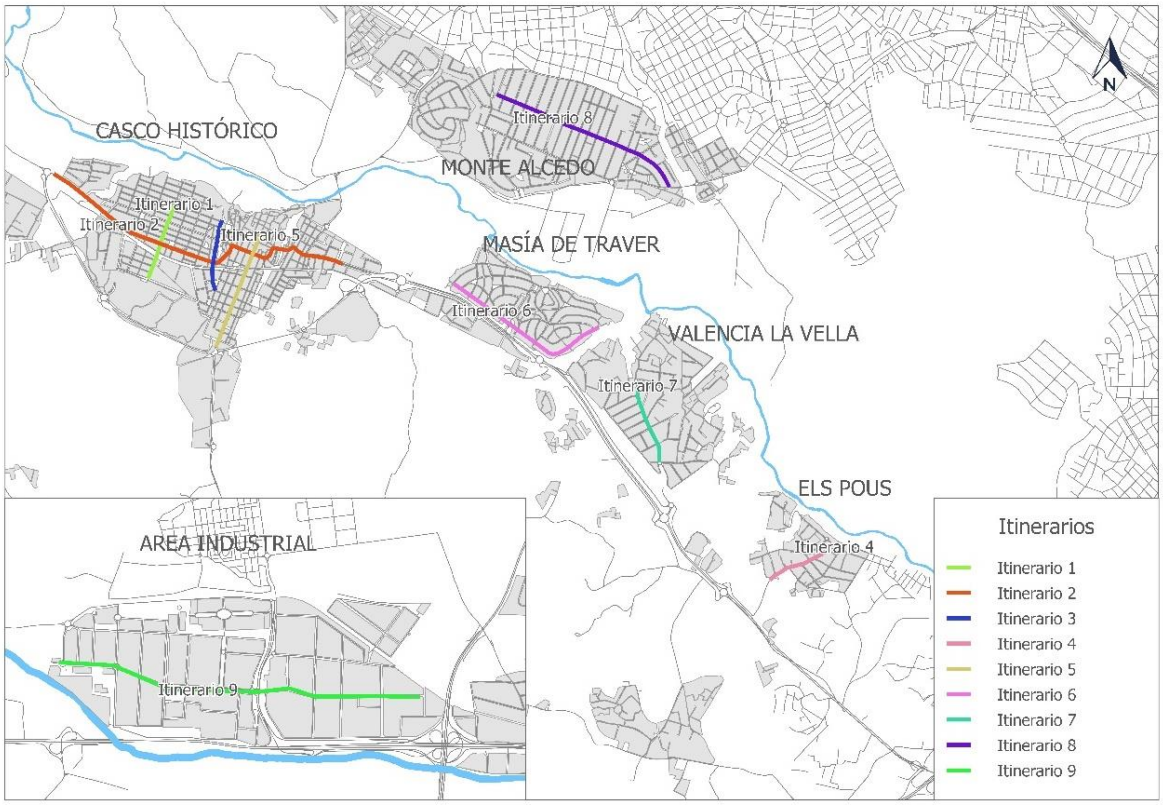


Mapa de pendiente de Riba-roja de Túria. Fuente: Instituto Geográfico Nacional.



Mapa de pendiente de Riba-roja de Túria, ampliando la zona industrial y el casco histórico. Fuente: Instituto Geográfico Nacional.

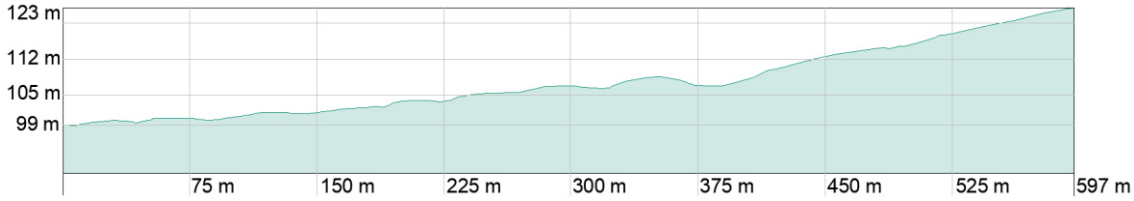
Para hacer un análisis más exhaustivo, se han seleccionado 9 Itinerarios y se ha realizado su perfil de elevaciones que permite detectar la pendiente más elevada y la media de dicho trayecto.



Itinerarios analizados. Elaboración propia

a) Itinerario 1: Calle Vicente Blasco Ibáñez – Calle Rosalía de Castro

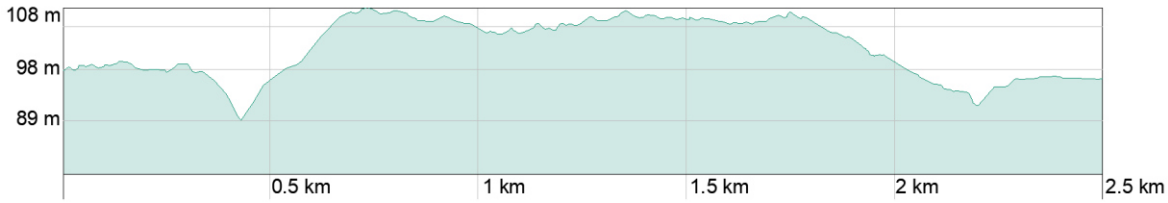
Este tramo atraviesa de norte a sur El Ensanche, presenta una pendiente media de 6,0 %. La pendiente máxima es del 16,8 % y se encuentra cerca de la intersección con la calle Arrosals.



Perfil de elevación del itinerario 1. Fuente: elaboración propia.

b) Itinerario 2. Ctra. de Vilamarxant – Ctra. de Valencia

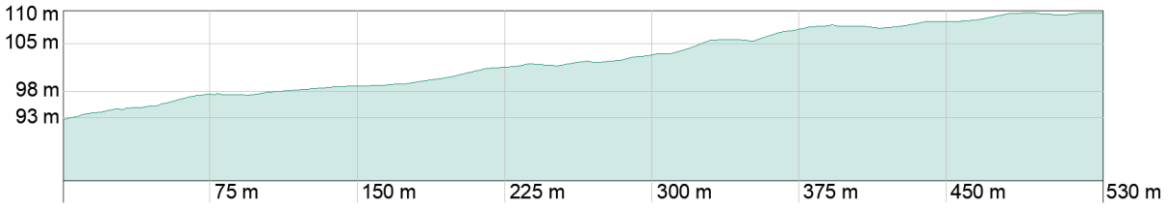
Este tramo tiene una distancia de 2,5 km. Además, es el eje principal de la ciudad, ya que atraviesa el casco histórico de oeste a este. La pendiente media de todo este eje es de 3,6 % y la pendiente máxima es del 14,9 % y se localiza en la ctra de valencia en la intersección con la calle Ramón y Cajal.



Perfil de elevación del itinerario 2. Fuente: elaboración propia.

c) Itinerario 3: Calle Miguel de Cervantes

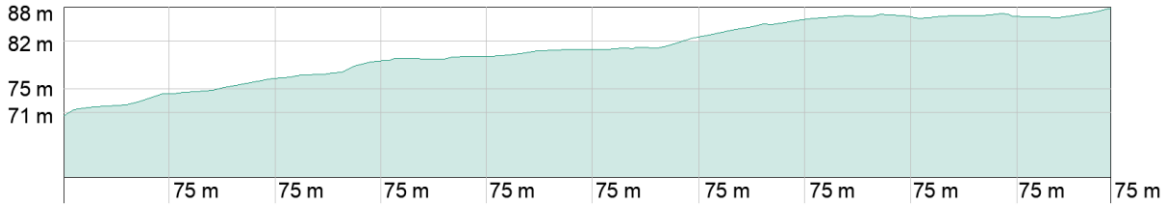
Este tramo separa el casco histórico y el Ensanche, su distancia es de 530 m y la pendiente media es de 5,2 %. La pendiente máxima es de 14,7 % y se localiza en la calle Miguel de Cervantes cerca de la intersección con la crta de Vilamarxant.



Perfil de elevación del itinerario 3. Fuente: elaboración propia.

d) Itinerario 4: Calle de Els Pous

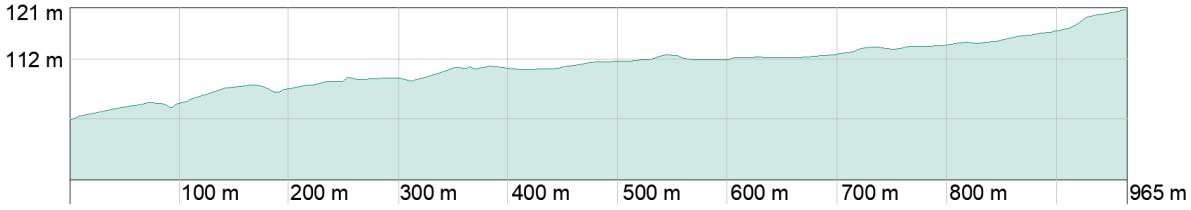
Este eje cruza de norte a suroeste la urbanización de los pozos y cuenta con la menor longitud de todos los tramos analizados siendo 494 m su distancia, la pendiente media es de 4,6 % y la pendiente máxima es de 14,6 %.



Perfil de elevación del itinerario 4. Fuente: elaboración propia.

e) Itinerario 5: Calle Mayor

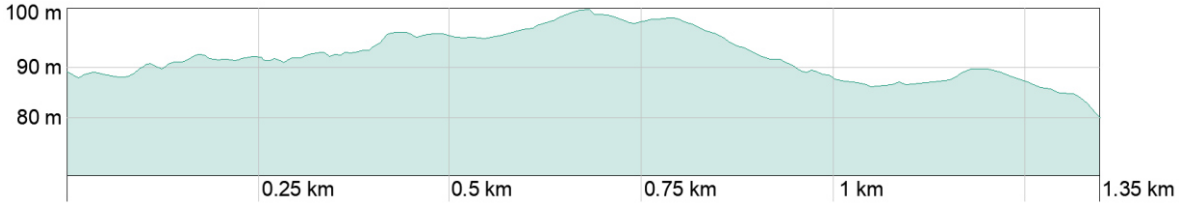
Eje que atraviesa el casco histórico de norte a sur, donde se encuentra el ayuntamiento, este tramo presenta una distancia de 965 m, la pendiente máxima es de 16,1 % y se detecta en la calle Mayor junto a la calle Proyecto N7.



Perfil de elevación del itinerario 5. Fuente: elaboración propia.

f) Itinerario 6: Calle Arlanza – Calle Lozoya

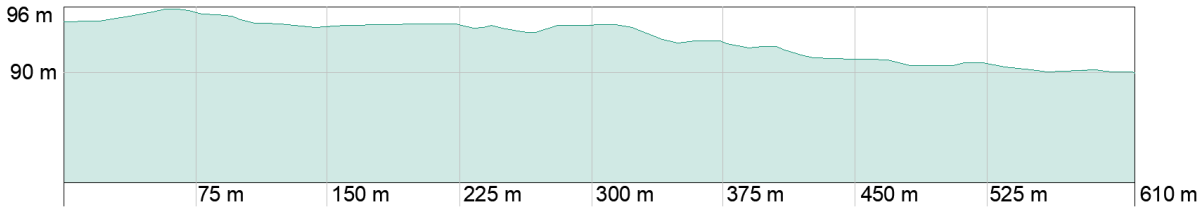
Este tramo atraviesa la urbanización de Masía de Traver de oeste a este, y cuenta con una longitud de 1,35 km. La pendiente media es del 4,6 % y la pendiente máxima es del 23,9 % y se localiza en la calle Lozoya a la altura de la calle Tormes.



Perfil de elevación del itinerario 6. Fuente: elaboración propia.

g) Itinerario 7: Calle Ue Vella 2 N10 – Calle Ue Vella 9 N14 Este eje atraviesa

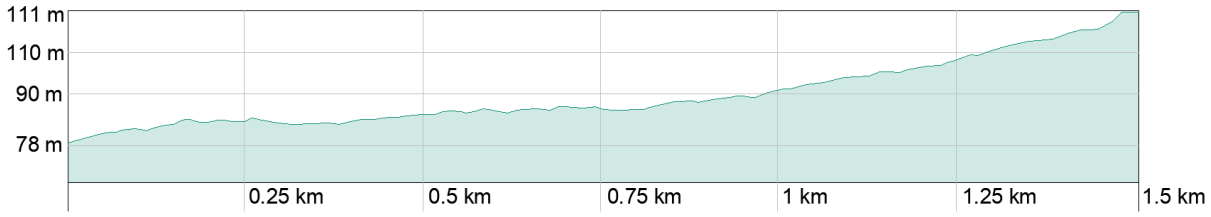
Este eje atraviesa de noreste a suroeste la urbanización Valencia la Vella **y** cuenta con 609 m de distancia. La pendiente media es del 2,1 % mientras que la pendiente máxima detectada es del 10 %, y junto con el itinerario 9 se tratan de los tramos que presentan menor pendiente.



Perfil de elevación del itinerario 7. Fuente: elaboración propia.

h) Itinerario 8: Calle Mariano Benlliure – Calle Enrique Daries Coll – Av. Alemania

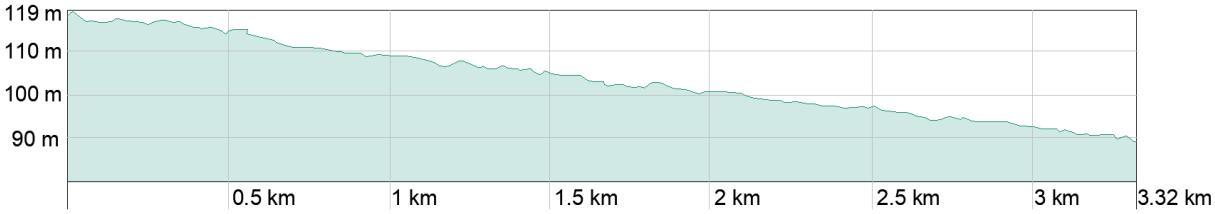
Este tramo atraviesa las urbanizaciones del norte del rio, entre las que se encuentran Monte Alcedo, Entrenaranjos, El Molinet. Cuenta con una distancia de 1,5 km y su pendiente media es del 3,4 % mientras que la pendiente máxima es del 12,9% y se localiza en la calle Mariano Benlliure a la altura de la calle Salvador Giner.



Perfil de elevación del itinerario 8. Fuente: elaboración propia.

i) Itinerario 9: N9 – Calle Mallorca – Av. dels Hostalers – Calle Sector 13C 14

Este eje atraviesa de este a oeste la zona industrial y cuenta con la mayor longitud de todos los tramos analizados, exactamente tiene una distancia de 3,32 km. La pendiente media de este tramo es del 2,0% mientras que la pendiente máxima detectada es del 12,2 %.



Perfil de elevación del itinerario 9. Fuente: elaboración propia.

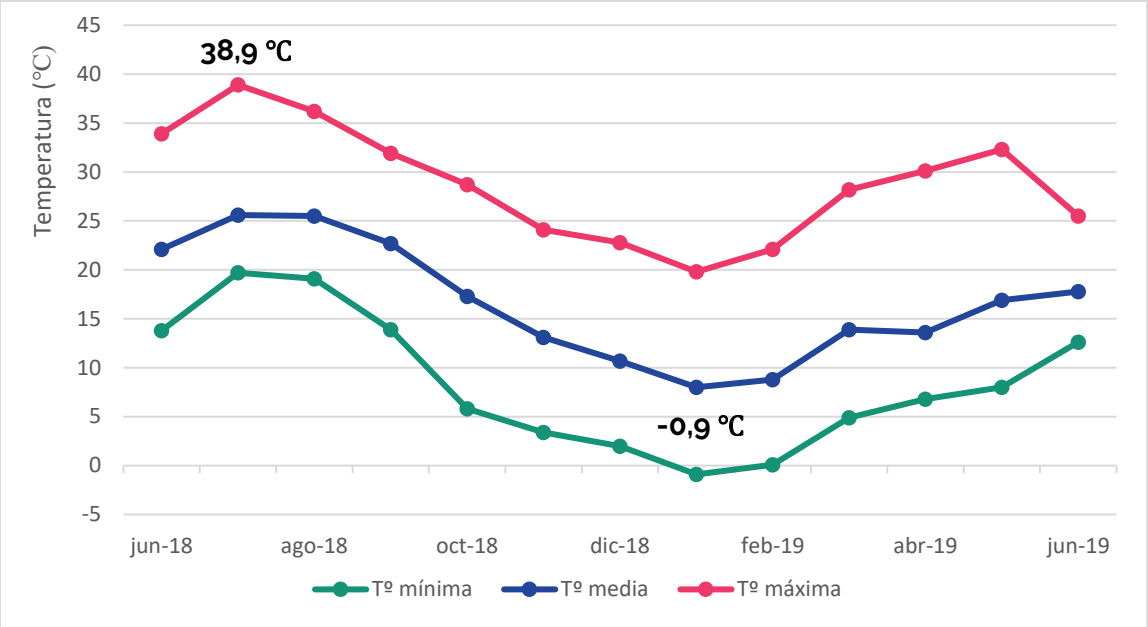
2.4.2. Climatología

Este término municipal se encuentra a 125 metros sobre el nivel del mar y se sitúa sobre la ladera del río Túria, condición que influye en la temperatura, ya que la proximidad al río hace que se suavice.

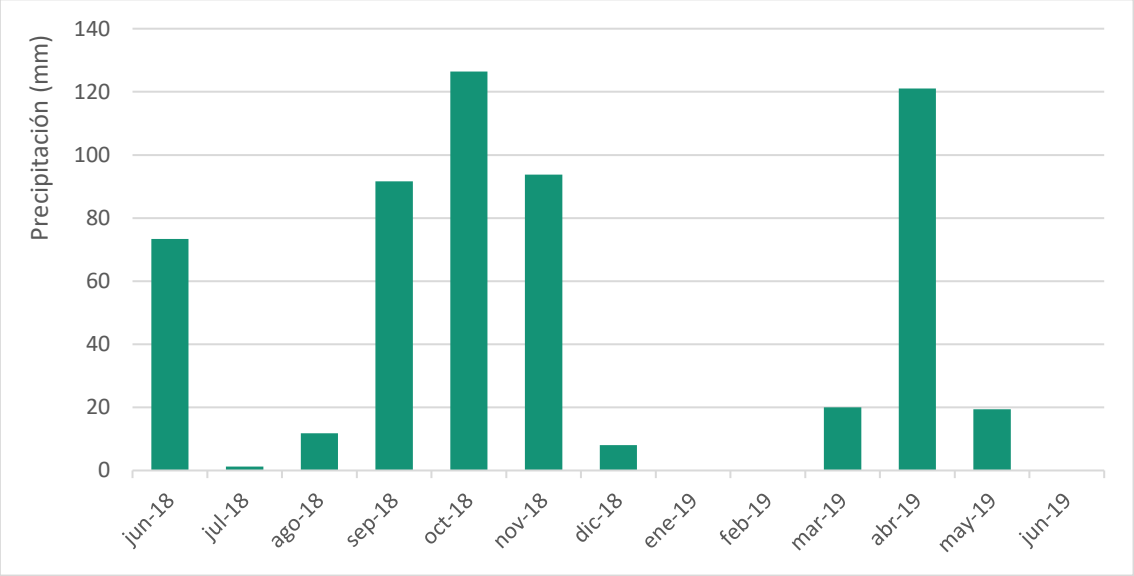
Riba-roja de Túria presenta clima mediterráneo, caracterizado por veranos muy calurosos y secos e inviernos templados. Otro evento que afecta a la costa mediterránea es la gota fría, que se trata de un fenómeno meteorológico anual que suele coincidir con el inicio del otoño y la primavera, y es el resultado de un frente de aire polar frío que avanza lentamente sobre Europa occidental a gran altura y que, al chocar con el aire más cálido y húmedo del mar Mediterráneo, genera fuertes tormentas, como se puede observar en la gráfica de precipitaciones de Riba roja de Túria en los meses de septiembre y octubre. En cuanto a las precipitaciones, se aprecia que los meses de julio, diciembre, enero y febrero las lluvias son muy escasas en comparación con los meses de septiembre, octubre, noviembre y abril, llegando acumular hasta 126,4 mm en este último mes. El cumulo total desde el 1 de junio de 2018 hasta el 1 de junio de 2019 ha sido 566,6 mm.

En cuanto a la temperatura, como se observa en la gráfica, se trata de un clima cálido, con una máxima de 38,9 ºC registrada en julio y una mínima de -0,9 ºC registrada en el mes de enero.

Por tanto, las condiciones meteorológicas son favorables para ir a pie o en bicicleta, ya que se disfruta de una temperatura agradable y la mayor parte de los meses las precipitaciones son bajas.



Temperatura máxima, mínima y media registrada en la estación meteorológica del polígono de Riba-roja de Túria. Fuente: Inforatge

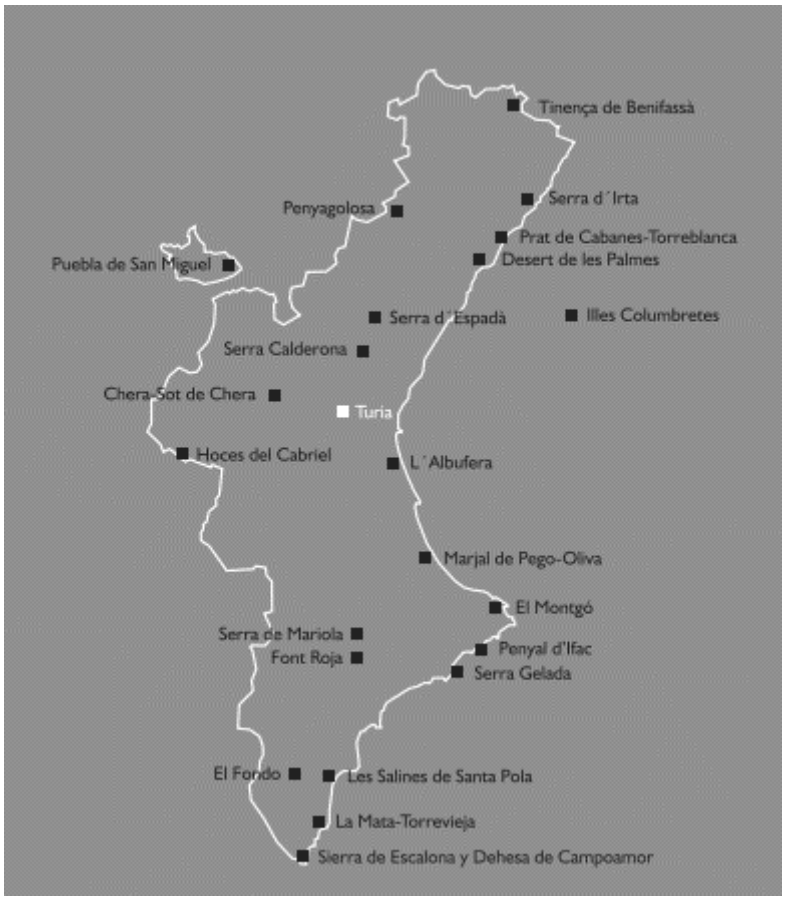


Precipitación acumulada registrada en la estación meteorológica del polígono de Riba-roja de Túria. Fuente: Inforatge

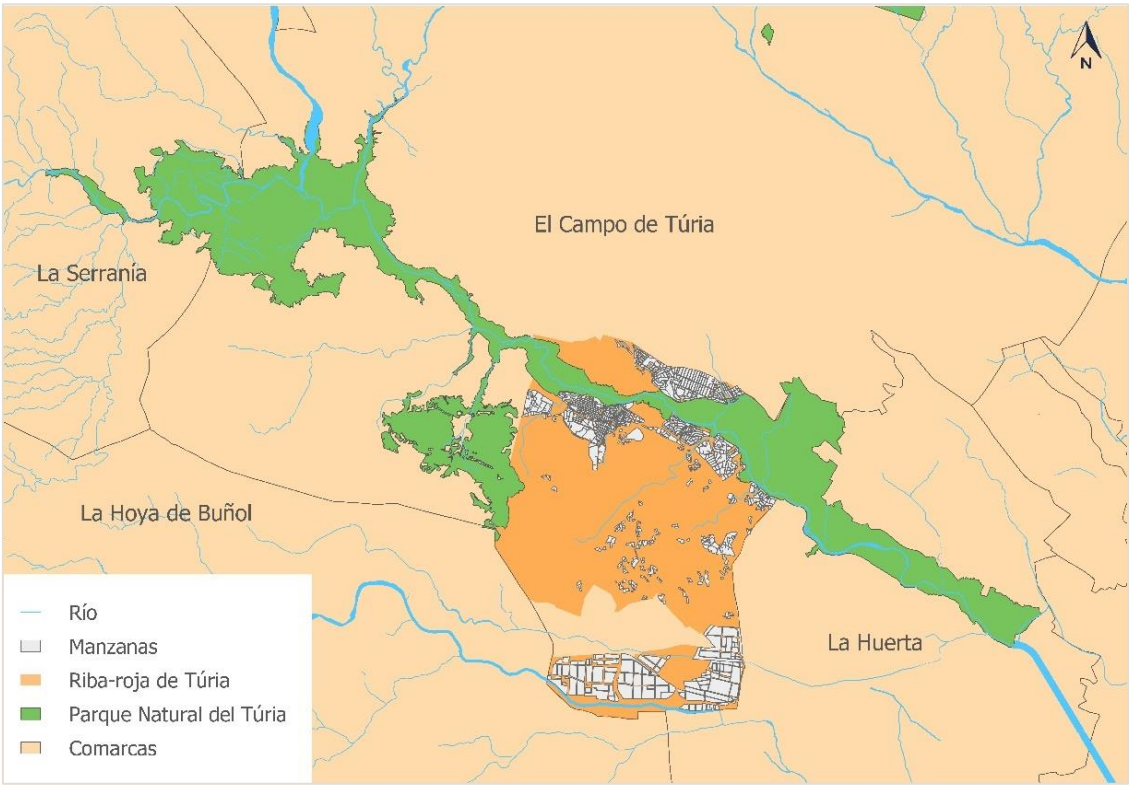
2.4.3. Red de espacios naturales e infraestructura verde

Los espacios verdes y rutas que por ellos transcurren motivan a la población a realizar actividades al aire libre que en general están acompañadas de formas de desplazamiento sostenibles y saludables, como es la bicicleta o ir a pie. En este sentido, en este municipio se encuentra parte del Parque Natural del Túria que cuenta con una extensión de 4.692 hectáreas que constituye un ejemplo del bosque de ribera mediterráneo. El río actúa como eje vertebrador y corredor biológico entre las distintas formaciones boscosas de pinar, matorral y cultivos tradicionales.

Este espacio natural protegido es uno de los últimos pulmones forestales que se conserva en una zona tan poblada e industrializada como es el área metropolitana de Valencia, L'Horta y El Camp de Túria, teniendo una influencia directa sobra más de 1,5 millones de personas.



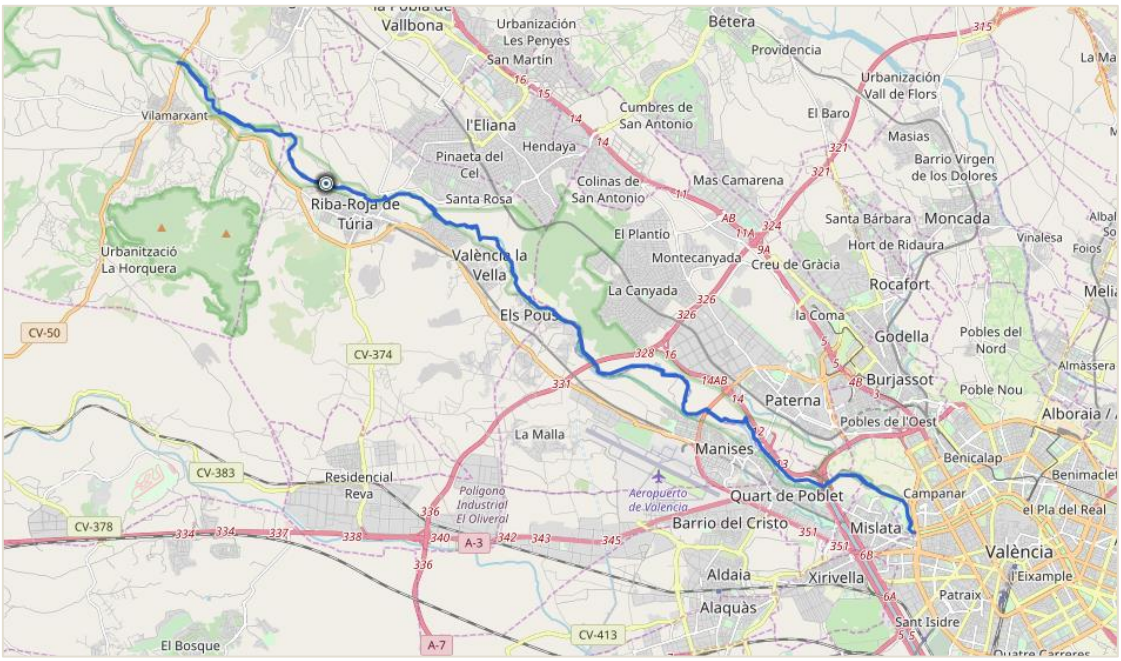
Localización de los Parque Naturales de la Comunidad Valenciana Fuente: Generalitat Valenciana



Localización del Parque Natural del Túria. Fuente: IGN y MITECO. Elaboración propia

En este mismo espacio se encuentra la ruta del Parque Fluvial que discurre en paralelo al rio Turia y va desde Valencia hasta Vilamarxant pasando por Riba-roja de

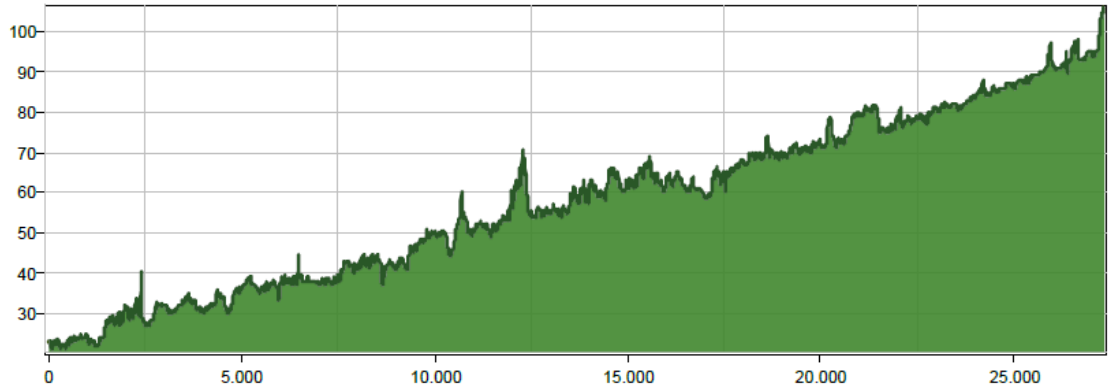
Turia. Esta ruta es frecuentada por ciclistas ya que está perfectamente acondicionada para este tipo de uso. Es un recorrido por pista forestal y cuenta con 19 pasarelas sobre el río, miradores y áreas recreativas. Se pueden planificar recorridos más cortos iniciándolos en cualquiera de los municipios con acceso. Está ruta tiene su punto final en el Centro de Visitantes del Parque Natural del Turia, además existe la posibilidad de llegar hasta el municipio de Pedralba haciendo senderismo, pues la ruta del Parque Fluvial conecta con la Ruta del Agua, y a su vez está con la Ruta de la Pea, a través de la cual se puede llegar a Pedralba.



Itinerario de la ruta del Parque Fluvial. Fuente: Wikiloc

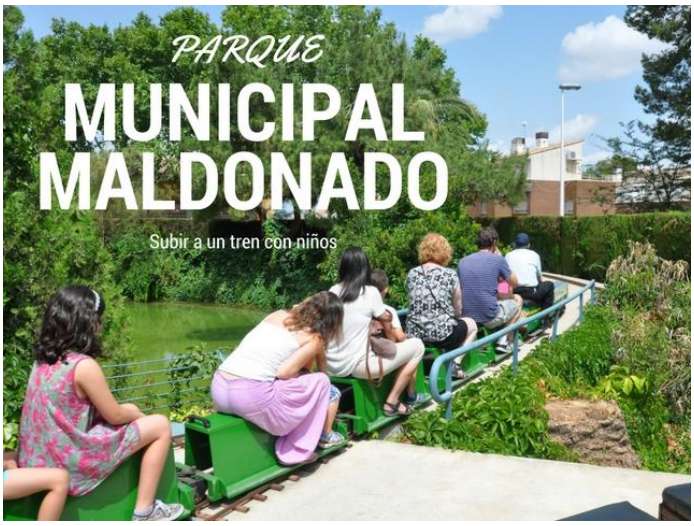
Datos de la ruta del Parque Fluvial	
Distancia	27 km
Duración estimada	7 horas
Dificultad	Baja
Circular	No
Cota máxima	100 m
Cota mínima	20 m
Recorrido	Parque de Cabecea – Quart de Poblet -Manises – Paterna – Riba-roja de Túria- Vilamarxant

Datos de la ruta del Parque Fluvial. Fuente: Wikiloc.



Perfil de elevación de la ruta del Parque Fluvial. Fuente: Instituto Cartográfico Valenciano

En cuanto a zonas verdes municipales, destaca el parque Maldonado que se localiza en la Calle Ausias March y es reclamo turístico por su tren de vapor infantil que se localiza en su interior.



Tren infantil del Parque Maldonado. Fuente: "Menudos viajeros".

2.4.4. Calidad del aire

La contaminación atmosférica supone efectos negativos sobre la salud humana y el medio ambiente. Por ello, el descenso de las emisiones de gases nocivos y su consiguiente mejora de la calidad del aire es uno de los temas pendientes del modelo de movilidad y transporte español.

A nivel nacional, este ámbito es regulado por la Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera la cuál define a la atmósfera como un bien común indispensables para la vida del cual todas las personas tienen el derecho de su uso y la obligación de su conservación y por el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire que establece los umbrales de cada contaminante, regula la evaluación y establece el régimen sancionador.

Los principales contaminantes que hacen referencia estas leyes y que por tanto afectan a la calidad del aire de las áreas urbanas son: dióxido de Azufre (SO_2), óxidos de nitrógeno (NO_X), las partículas en suspensión ($PM_{2,5\ y\ 10}$) y ozono troposférico (O_3). De acuerdo con el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), las principales fuentes de emisión de este tipo de contaminantes son la industria y el transporte que suponen un 56% y 32 % respectivamente.

En este caso para conocer la calidad del aire se han utilizado los datos de las estaciones de medición más próximas, que son las de Vilamarxant y Quart de Poblet. La estación de Vilamarxat solo disponía de datos de O_3 de manera continua, por eso solo se ha utilizado para este tipo de contaminante.

Se aprecia que la calidad del aire es buena ya que en ningún caso se supera el umbral anual fijado por el RD 102/2011, de hecho, los niveles de SO_2 son muy buenos ya que están muy por debajo del umbral tanto anual como el diario (125 µg/m^3).

Otro contaminante con especial relevancia es el Dióxido de nitrógeno (NO_2), que en ningún día se ha activado el nivel de alerta de esta contaminante, que se aplica cuando se supera la cantidad de 500 µg/m3 durante tres horas consecutivas.

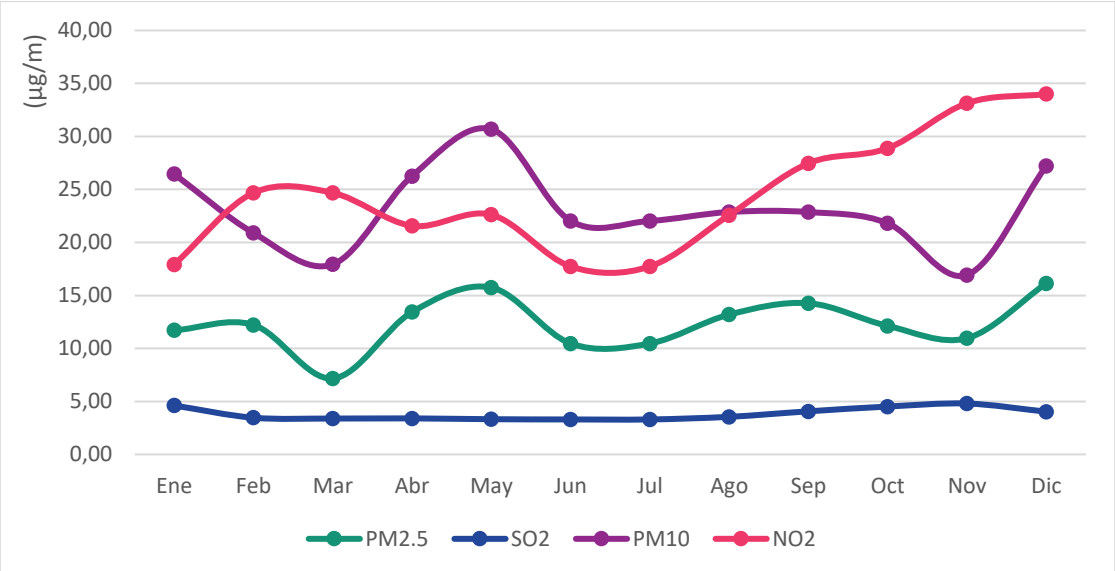
Además, en la tabla siguiente se observa que el umbral anual fijado está por encima del valor medio obtenido en la estación de Quart de Poblet.

	$PM_{2,5}$ (µg/m³)	PM_{10} (µg/m³)	SO_2 (µg/m³)	NO_2 (µg/m³)	O_3 (µg/m³)
Valor medio anual medido en la estación de Quart de Poblet	12,32	23,16	3,81	24,42	51,52
Valor límite o crítico RD 102/2011	20	40	20	40	120 *
Valor objetivo para la protección de la salud humana que no deberá superarse más de 25 días por cada año civil de promedio en un periodo de 3 años.					

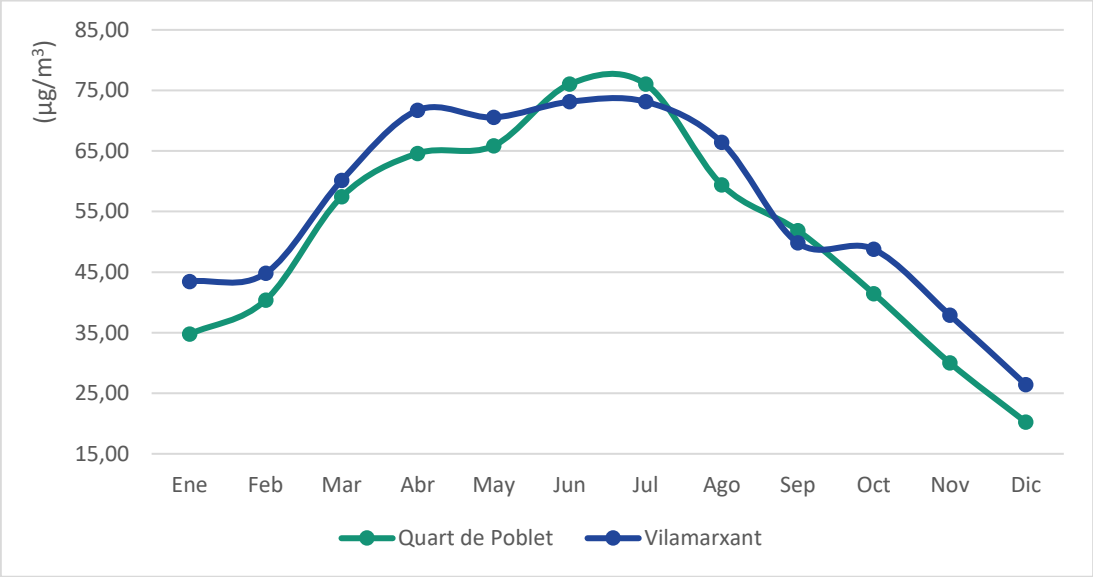
Fuente: Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de la estación de Quart de Poblet en 2018 y RD 102/2011

	$PM_{2.5}$	SO_2	NO_2	PM_{10}	O_3
Ene	11,71	4,61	17,92	26,45	34,77
Feb	12,21	3,46	24,68	20,89	40,39
Mar	7,16	3,39	24,68	17,94	57,45
Abr	13,43	3,40	21,57	26,27	64,60
May	15,74	3,32	22,61	30,68	65,87
Jun	10,47	3,30	17,73	22,03	76,04
Jul	10,47	3,30	17,73	22,03	76,04
Ago	13,19	3,55	22,58	22,87	59,42
Sep	14,27	4,07	27,47	22,87	51,87
Oct	12,13	4,52	28,89	21,81	41,45
Nov	10,97	4,80	33,14	16,93	30,03
Dic	16,14	4,03	34,00	27,21	20,24

Media mensual de los principales contaminantes de la estación de Quart de Poblet en 2018. Fuente: Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica



Registro de $PM_{2.5}$, SO_2, NO_2, PM_{10} de la estación de Quart de Poblet en 2018. Fuente: : Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica



Ozono registrado en la estación de Quart de Poblet y Vilamarxant en 2018. Fuente: : Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica

2.4.5. Contaminación acústica

La contaminación acústica o ruido ambiental se define como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales.

En Riba-roja de Túria, la principal fuente de ruido ambiental es la actividad industrial y el tráfico aéreo y motorizado, tanto el urbano como el producido en las vías de acceso al municipio, que depende de los siguientes aspectos:

- Intensidad del tráfico.
- Velocidad de circulación.
- Tipología del tráfico (vehículos pesados).
- Pendiente.
- Composición del firme.
- Tipo de vehículo.
- Estado del vehículo.

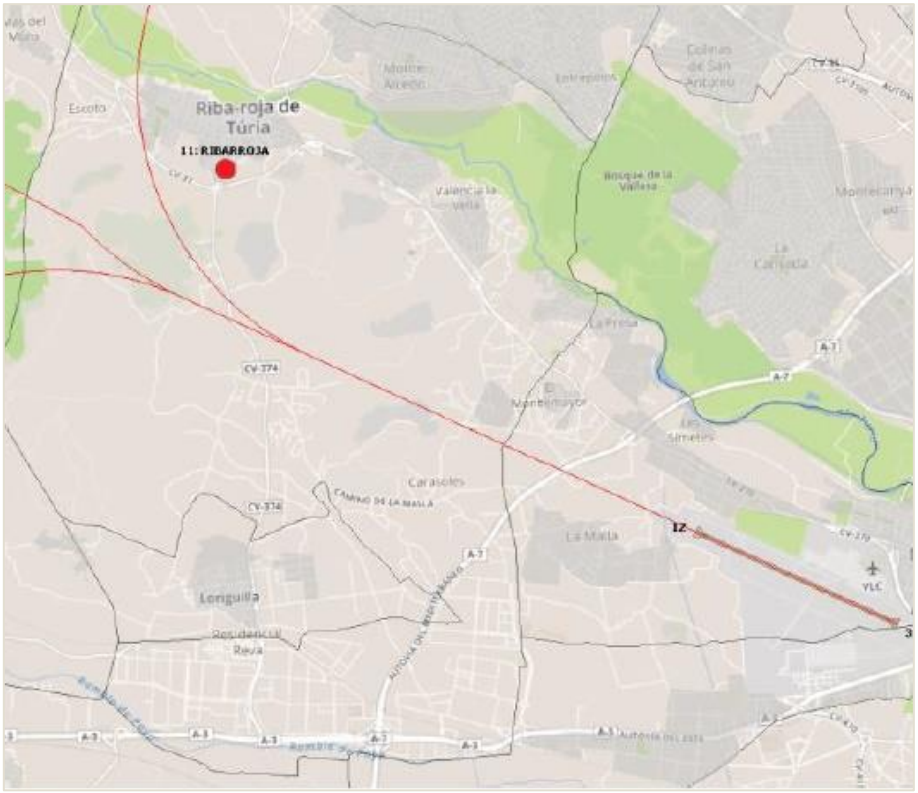
Debido a la disposición de la red viaria de Riba-roja de Túria, que se estructura a partir de dos ejes principales longitudinales que recorren el término municipal de norte a sur y de este a oeste, y que, a su vez, se subdividen en cinco ramales, confluyendo todos ellos en el casco urbano, propician la presencia de flujos de tráfico no deseados en el viario local, así como de vehículos (pesados y ligeros) pesados, en consecuencia, son las zonas con mayor contaminación acústica del municipio.

Destaca el elevado tráfico vehicular en la carretera Manises-Riba-roja-Vilamarxant, ya que es una importante vía de acceso a determinadas urbanizaciones y a la mayor parte de las canteras existentes: La Pedrera, El Porvenir y Carasoles.

Por otro lado, la red viaria municipal, formada por las calles que recorren el entorno y el interior del municipio, lo que las convierte en las más próximas a la población y por lo tanto con mayor probabilidad de generar molestias a causa del tránsito de vehículos por ellas, quedan constituidas por las siguientes:

- Carretera de Villamarchante.
- Carretera de Valencia.
- Vía de la Calle Mayor.
- Avda de la Paz.
- Avda Pacadar Valenciana.

Se han realizado mediciones acústicas en el municipio de Riba-roja de Turia en relación con el Informe Mensual de Ruido del aeropuerto de Valencia. Este punto de medición se localiza en el auditorio municipal, en la calle Mayor nº 135 como se puede ver en la siguiente imagen.



Localización de la estación de medición acústica en Riba- roja de Turia. Fuente: Informe mensual de Ruido del aeropuerto de Valencia

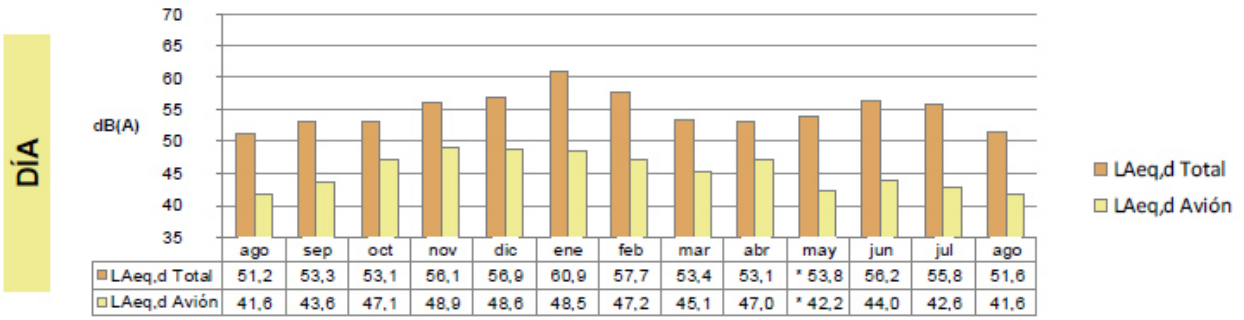
Los datos recabados en esta estación aparecen en las siguientes gráficas, y según este mismo informe, esta zona presenta ruido de fondo generado principalmente por el tráfico rodado, tracas y/o fuegos artificiales durante la celebración de las fallas y fiestas patronales, y la actividad propia de un auditorio y sus alrededores.

Este terminal es el más alejado de la pista, por lo que las operaciones, tanto de aterrizajes como despegues sobrevuelan el terminal con una altura superior al del resto de terminales de dicho estudio. Este hecho, sumado a que el entorno urbano no es especialmente ruidoso, conduce a la obtención de los niveles L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión más bajos.

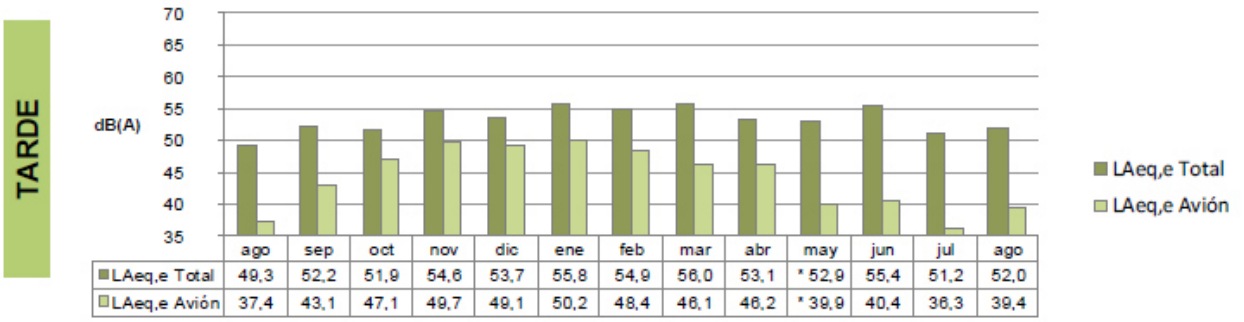
A continuación, se describen los principales términos utilizados en la medición y representación del nivel sonoro.

- LAeq Total. Nivel Continuo Equivalente con ponderación A generado por todas las fuentes de ruido para un terminal de monitoreo de ruido y durante un período de evaluación.

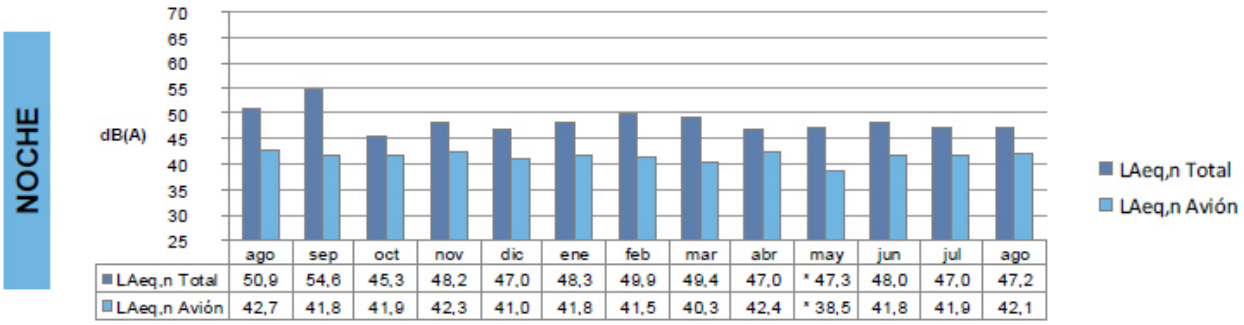
- LAeq Avión. Nivel Continuo Equivalente con ponderación A que se habría generado si no hubiera existido más ruido que el producido por los aviones durante el período de evaluación.



	ago	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago
LAeq,d Total	51,2	53,3	53,1	56,1	56,9	60,9	57,7	53,4	53,1	* 53,8	56,2	55,8	51,6
LAeq,d Avión	41,6	43,6	47,1	48,9	48,6	48,5	47,2	45,1	47,0	* 42,2	44,0	42,6	41,6



	ago	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago
LAeq,e Total	49,3	52,2	51,9	54,6	53,7	55,8	54,9	56,0	53,1	* 52,9	55,4	51,2	52,0
LAeq,e Avión	37,4	43,1	47,1	49,7	49,1	50,2	48,4	46,1	46,2	* 39,9	40,4	36,3	39,4



	ago	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago
LAeq,n Total	50,9	54,6	45,3	48,2	47,0	48,3	49,9	49,4	47,0	* 47,3	48,0	47,0	47,2
LAeq,n Avión	42,7	41,8	41,9	42,3	41,0	41,8	41,5	40,3	42,4	* 38,5	41,8	41,9	42,1

Agosto 2018 – Agosto 2019

Datos de ruido medidos en el TMR- de Riba -roja de Turia. Fuente: Informe Mensual de Ruido del Aeropuerto de Valencia.

En el Anexo II del RD 1367/2007 se establecen los objetivos de calidad acústica para cada uno de los índices de inmisión de ruido Ld, Le, y Ln en el periodo de un año.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		Ld	Le	Ln
e	Sectores del territorio con predominio de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el c)	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes. Fuente: RD 1 67/2007

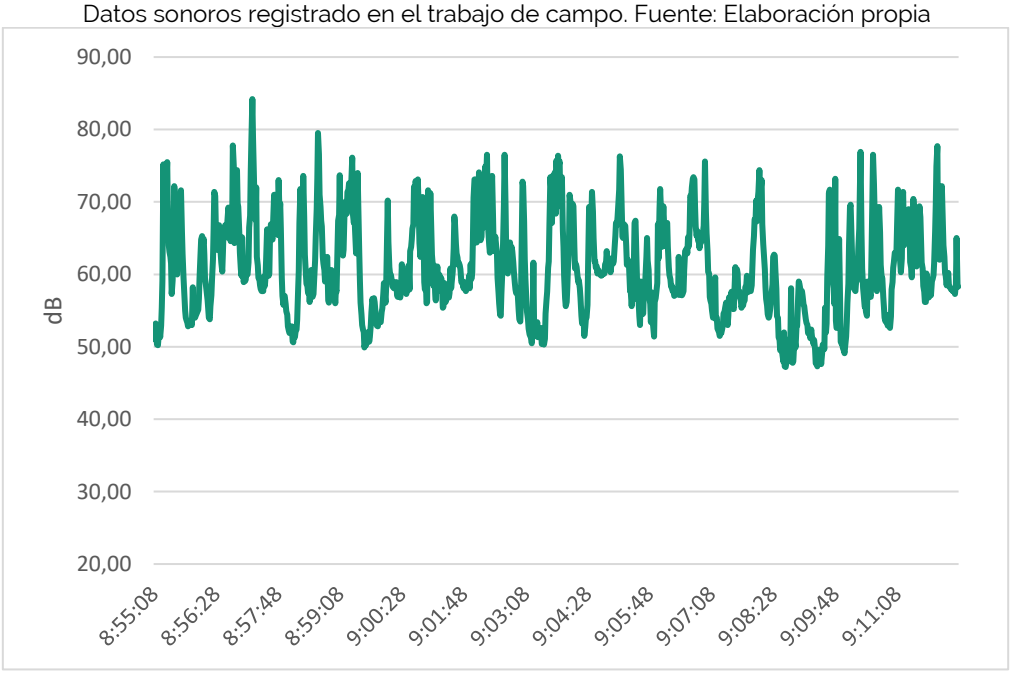
En el caso del terminal situado en Riba-roja de Turia corresponde con el tipo e. Se detectan superaciones del nivel nocturno debido al funcionamiento del equipo de climatización del auditorio que se encuentra próximo al terminal.

Para contrastar estos datos, se ha realizado una medición acústica en la intersección de la calle Mayor con la calle Joan Martorell durante un periodo de 17 minutos, con una lectura de datos por segundo. El equipo de medición utilizado es un sonómetro, modelo PCE -322A de clase II con una calibración que cumple con las características establecidas en la Orden ITC/2845/2007, que mide en la gama de frecuencias comprendidas entre 31,5 Hz y 8 kHz para el ruido del tráfico viario.

En el siguiente gráfico se observan las variaciones sonoras captadas por el sonómetro, y en la tabla aparecen los principales índices sonoros calculados a partir de los datos registrados (adjuntos en el Anexo I).

Tiempo de medición (m:s)	Número de valores registrados	LAeq (dB)	Máx (dB)	Mín (dB)
17:19	1039	71,01	84,20	47,20

Datos sonoros registrado en el trabajo de campo. Fuente: Elaboración propia



Registros tomados por el sonómetro PCE-322, en la intersección de la Calle Mayor con la Cale Joan Martorell. Fuente: Elaboración propia

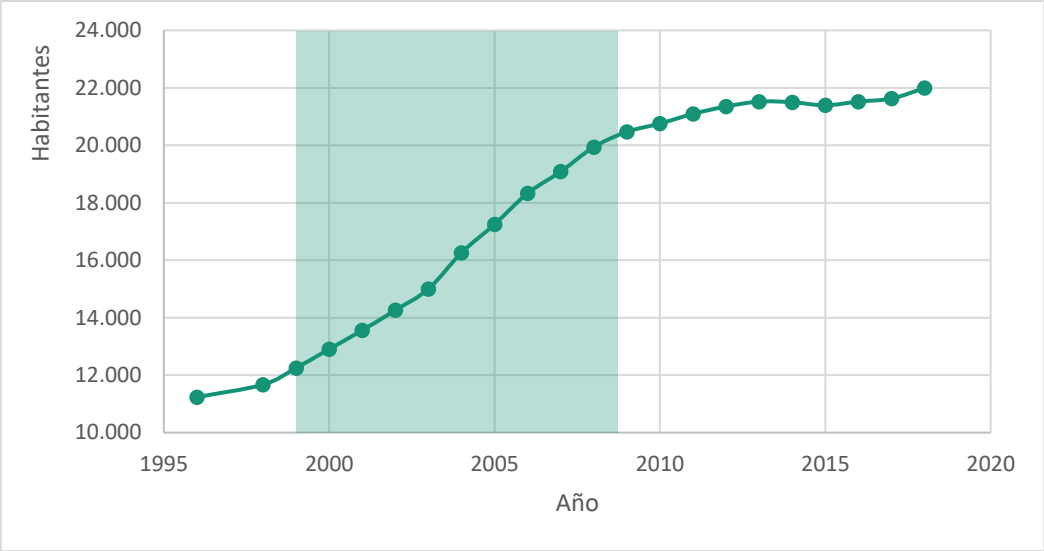
Así pues, se plantea necesario reducir la presencia de vehículos motorizados en entornos urbanos, favoreciendo modos de desplazamientos sostenibles y potenciando el transporte colectivo, así como la introducción del vehículo eléctrico en el parque municipal de automóviles.

2.5. Cohesión social y cultural

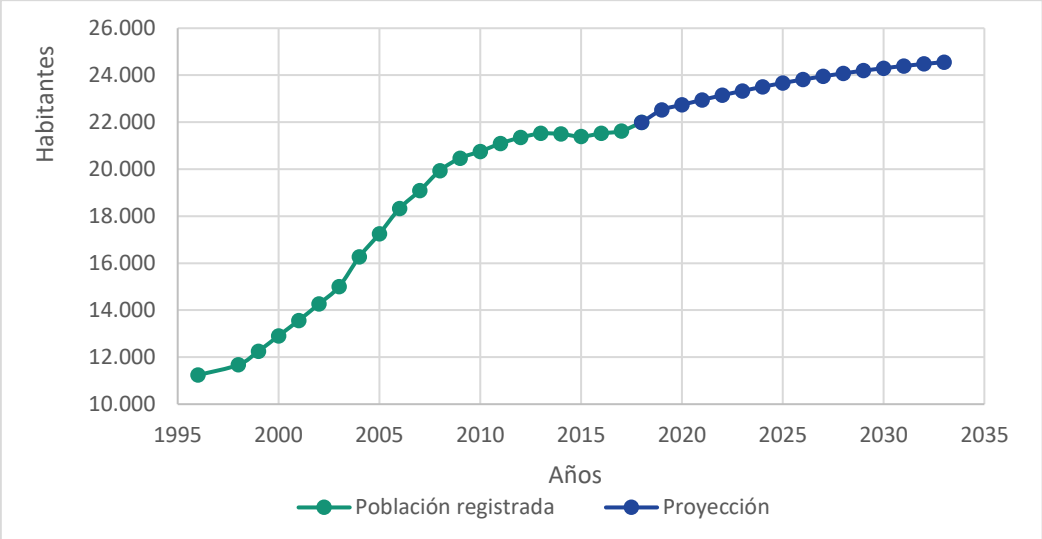
2.5.1. Crecimiento poblacional del municipio

La población de Riba- roja de Túria ha experimentado un importante proceso de expansión demográfica desde la década de los noventa. Esta dinámica se debe fundamentalmente a los flujos migratorios, tanto extranjeros como nacionales, y al propio crecimiento natural.

Actualmente cuenta con 21.992 habitantes, y como se aprecia en el siguiente gráfico la evolución poblacional desde el año 1996 hasta el 2009 sufre un crecimiento exponencial, siendo uno de sus incentivos su cercanía a la capital Valenciana y al progresivo crecimiento del área industrial de Riba-roja de Túria. Los cuatro años siguientes este incremento poblacional se ralentiza hasta llegar al 2014 donde sufre un retroceso los tres años consecutivos debido a los efectos de la crisis económica de 2008, donde los flujos de inmigración disminuyeron. Desde el 2016 se puede ver que la tendencia de decrecimiento desaparece y poco a poco empieza a aumentar la población respecto del año anterior superando en 2015 los datos registrados en 2013.



Evolución de la población de Riba-roja de Turia. Fuente: INE



Tendencia actual y proyección de la población. Fuente: Consejería de Economía Sostenible, sectores productivos, comercio y trabajo

Según las proyecciones de población del Instituto Nacional de Estadística, Riba-roja de Túria ganaría 2.563 habitantes en 15 años.

A continuación, se muestra la distribución poblacional de las diferentes unidades territoriales dentro de este municipio en 2018. Se puede ver como la capital cuenta con el 84 % de toda la población, y las subdivisiones de Masía Traver y Residencial Reva serían las siguientes en la lista, contando con 2291 y 1201personas respectivamente. Existen 14 unidades poblaciones sin contar la propia capital, compuesto por el 16 % de la población restante.

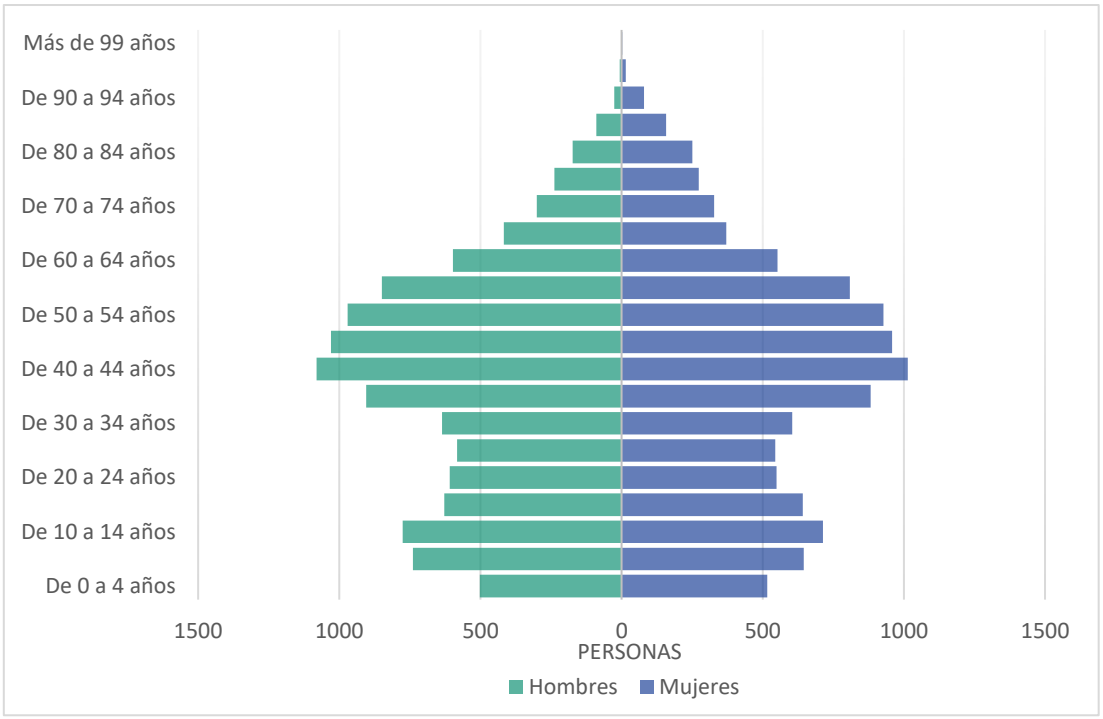
Unidad Poblacional	Población
Monte Alcedo	454
Clot de Navarrete	210
Entrenaranjos	584
Parque Monte Alcedo	476
Santa Rosa	337
Diseminado	895
Riba-roja de Túria	13669
Masía Traver	2291
Els Pous	365
València la Vella	660
La Llobatera	207
Masía del Oliveral	57
Urbanización el Molinet	347
Urbanización Santa Mónica	236
Residencial Reva	1201

Datos de población por unidades poblaciones de Riba-roja de Túria. Fuente: INE, 2018

2.5.2. Estructura demográfica y productiva

Al analizar el perfil poblacional de Riba-roja de Túria se observa como el grueso de habitantes se encuentra entre las edades de 35 y 59 años, poca diferencia entre el número de empadronados mujeres y hombres, siendo ligeramente superior el número de hombres. Una posible causa de esta condición es la alta tasa de industria en el municipio y la masculinización de dicha área de trabajo.

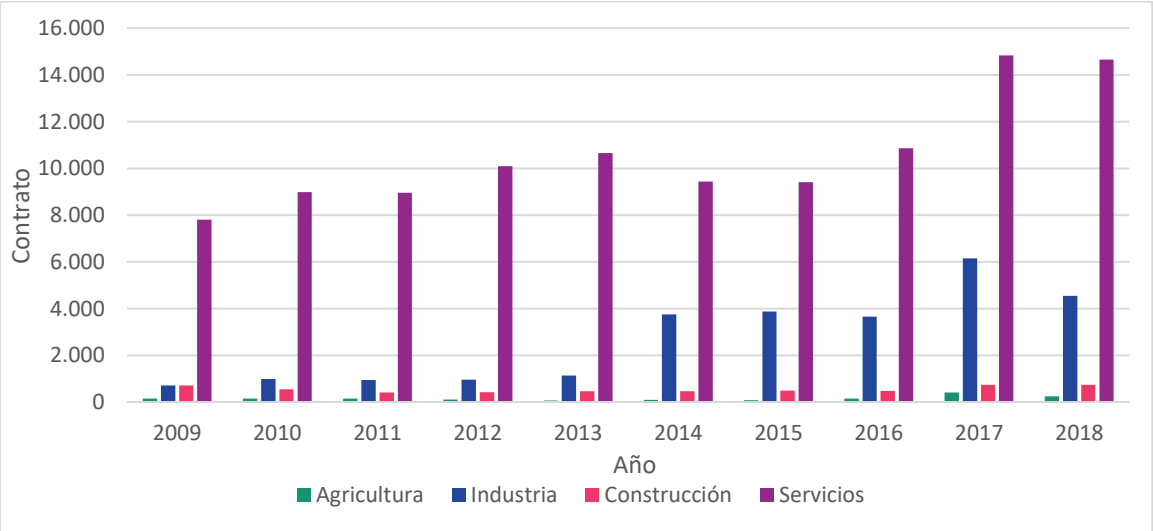
En el siguiente gráfico se puede ver la evolución del perfil demográfico por grandes grupos de edad. Se trata de una pirámide poblacional regresiva, más ancha en la parte superior que en la base, lo que ratifica el decrecimiento y envejecimiento de los habitantes de este municipio.



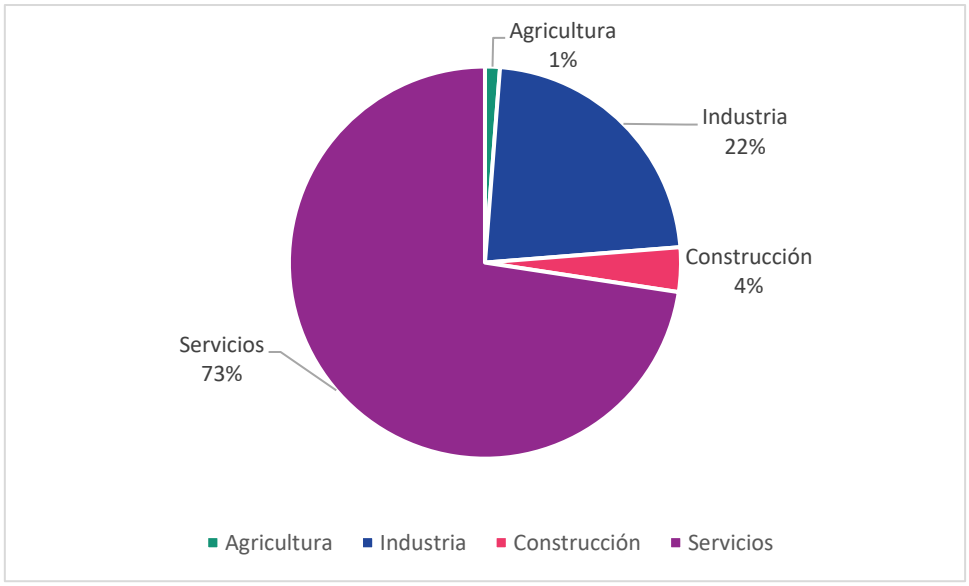
Pirámide poblacional de Riba-roja de Turia 2018. Fuente: INEDinámica y estructura socioproductiva.

Según el Servicio Valenciano de Empleo y Formación, al analizar la evolución de los contratos según sector de actividad económica, el sector servicios concentra el mayor número de contratos registrados en el municipio. La industria ha experimentado desde el año 2009 una evolución positiva, pasando de 711 en el año 2009 a más de 6.000 en el 2017, sin embargo, en el año 2018 esta cifra decayó hasta los 4.547 contratos registrados.

Por otro lado, la agricultura y la construcción se ha mantenido estable a lo largo de los años, representando un valor residual (inferior al 4% en ambos casos) sobre el cómputo total de los contratos según sector de actividad económica



Evolución de los contratos según sector de actividad económica. Fuente: LABORA Servicio Valenciano de Empleo y Formación



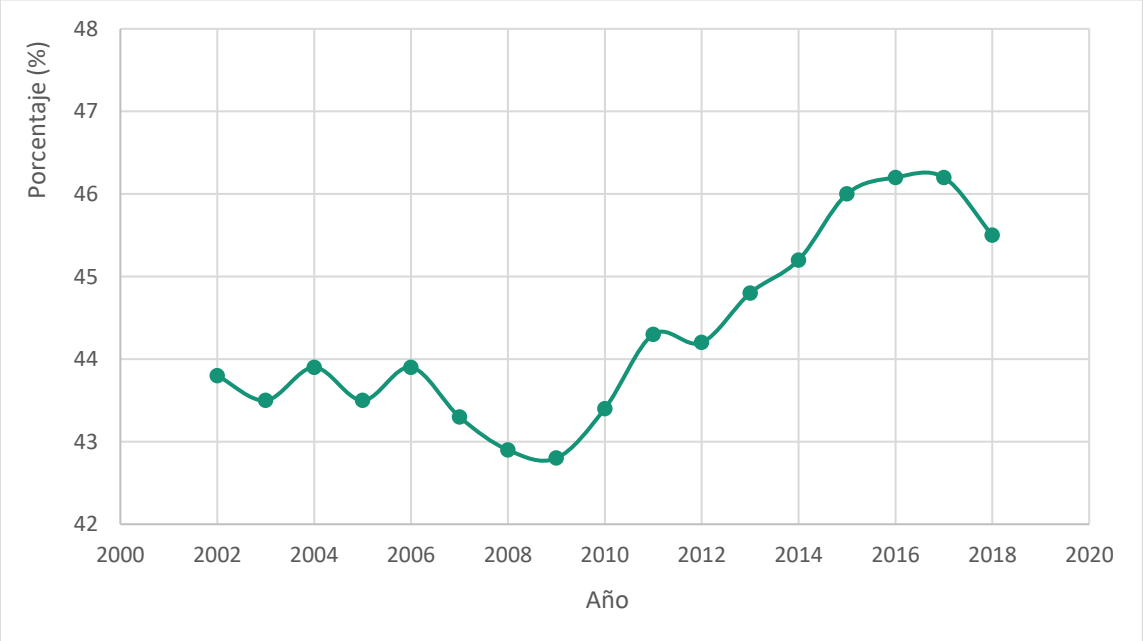
Porcentaje de contratos según sector de actividad económica en 2018. Fuente: LABORA Servicio Valenciano de Empleo y Formación

2.5.3. Indicadores Sociodemográficos

Para entender cualquier patrón de movilidad en un territorio concreto y la motivación de los movimientos de la población, es importante entender los fenómenos demográficos de la población actual del municipio.

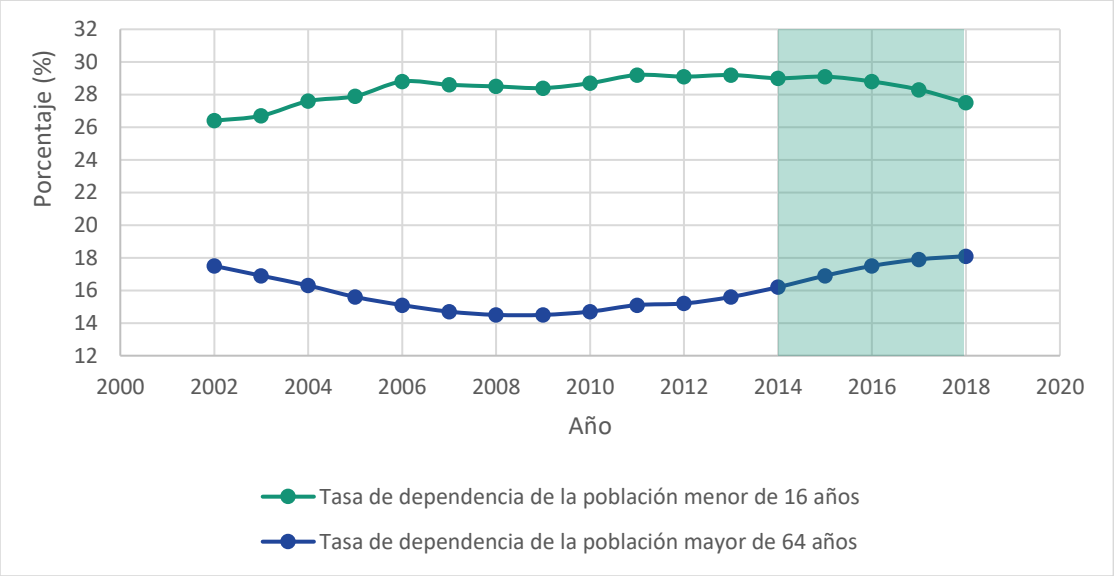
Mención especial merece la tasa de dependencia, que se refiere a la población menor de 16 años y mayor de 64 años que, debido a sus particulares condiciones personales, resultan dependientes de otras personas o modos de transporte motorizados para sus desplazamientos.

Así, la siguiente tabla muestra como la tasa de dependencia a nivel local se ha reducido en los últimos años. La tasa se ha situado para 2018 en 45,5% lo cual significa que más de la mitad de la población actual de Riba-roja de Túria depende de medios ajenos para realizar ciertos tipos de desplazamiento.



Tasa de dependencia de la población. Fuente: INE.

Los datos anteriormente descritos indican una tendencia por franjas de edad a destacar, la población mayor de 64 años representa un 18% de la población, 9 puntos porcentuales menos que el grupo de personas menores de 15 años. Esto permite reforzar que los cambios derivados del proceso de envejecimiento pondrán de manifiesto demandas sociales e intergeneracionales transferibles al modelo de movilidad local. Por lo cual, las propuestas derivadas del plan han de tener en cuenta las necesidades de desplazamiento de cada grupo de edad para que de esta manera se pueda actuar para que la movilidad y los modos de transporte asociados puedan ser adaptados a toda la población.



Tasa de dependencia desglosada de la población. Fuente: INE.

2.6.Infraestructura viaria y comunicaciones

2.6.1. Red y jerarquía viaria

La infraestructura viaria en la comarca del Camp de Túria se estructura de forma radial alrededor de la ciudad de Valencia. Por tanto, las comunicaciones entre las localidades situadas en la segunda corona metropolitana y Valencia, como es el caso de Riba-roja de Túria, son más débiles.

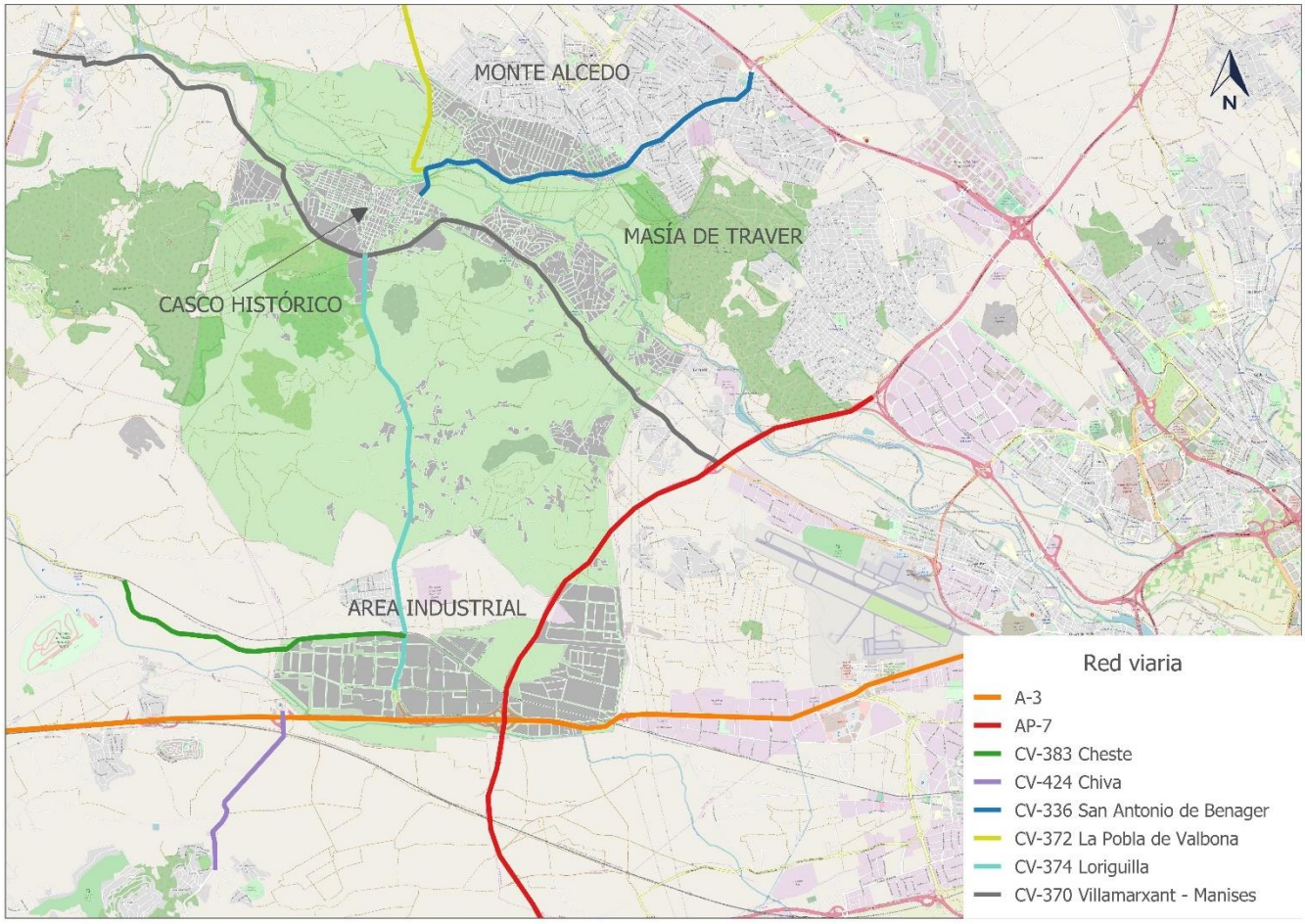
En Riba-roja de Túria, la red viaria está conformada por carreteras principales, autovía A-3 y A-7, y carreteras locales, CV-370, CV-372, CV- 374 y CV- 336.

Al sur del término municipal se localizan las **redes principales**, la **A-3** que conecta Madrid con Valencia y la **AP-7**, que circunvala la primera corona metropolitana valenciana. En este espacio, tal y como se ha comentado anteriormente, se ubican los polígonos industriales, atraídas por la situación estratégica del municipio.

La red viaria que comunica Riba-roja de Túria con el exterior está compuesto principalmente por tres carreteras:

- la CV-370 Vilamarxant – Manises que en dirección noroeste (NO) comunica con Vilamarxant mientras que en dirección sureste (SE) comunica con Manises y con la Autovía del Mediterráneo (A7).

- La CV-372 inicia en La Pobla de Vallbona y finaliza al norte del casco urbano de Riba-roja.
- la CV- 374 Riba-roja de Túria- Loriguilla que conecta este municipio con el término de Loriguilla.
- la CV- 336 Riba-roja de Túria – San Antonio de Benager que en dirección norte conecta con el término de la Pobla de Valbona mientras que en dirección noreste (NE) conecta con el término de San Antonio de Benageber.
- La CV-383 que comunica el norte de la zona industrial con el municipio de Cheste.
- La CV-424 que comunica la zona sur del polígono industrial con el municipio de Buñol, pasando por Chiva.

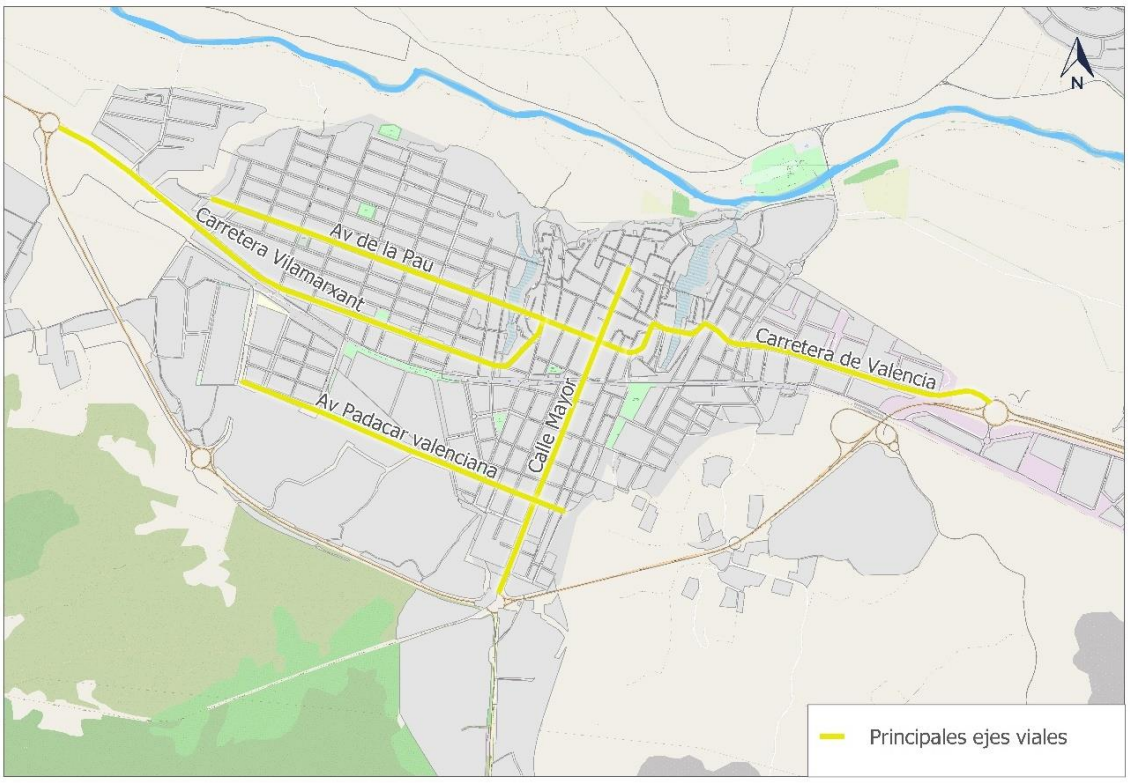


Viario principal y de acceso a Riba-roja de Túria. Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, los principales ejes urbanos están formados por las principales calles del núcleo que se distribuyen de manera perpendicular a la carretera de Vilamarxant y carretera de Valencia:

- Carretera de Vilamarxant.
- Carretera de València.
- Calle Mayor.

- Av. de la Pau.
- Av. Pacadar Valenciana.



Principales ejes urbanos. Fuente: Elaboración propia

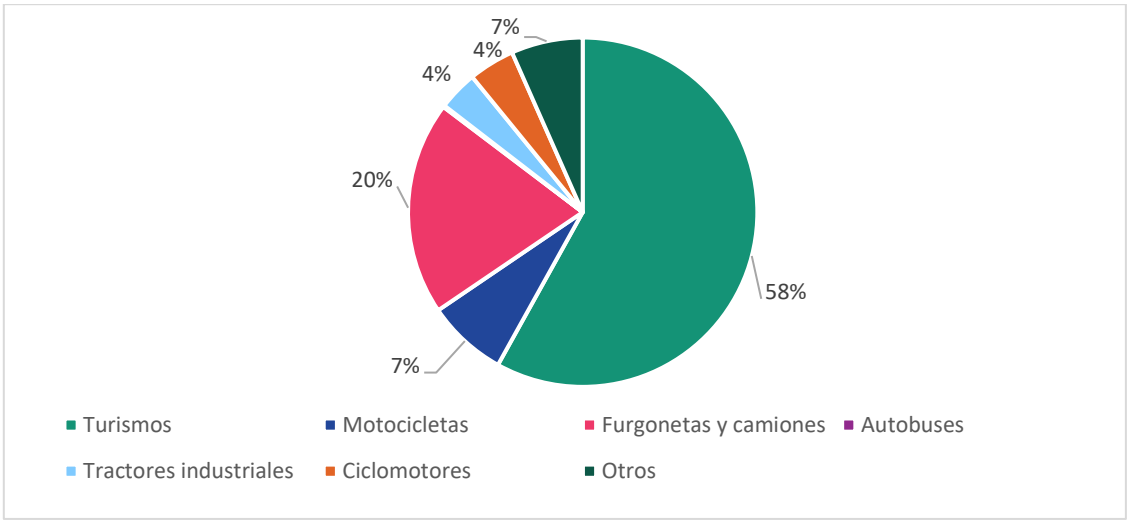
Destacar que en todo el núcleo urbano la velocidad máxima permitirá es de 30 km/hora. Además, los principales viales del núcleo urbano disponen de elementos de calmado de tráfico como cojines berlineses o pasos peatonales elevados, con el objetivo de reducir la velocidad del tráfico motorizado y mejorar la accesibilidad y seguridad de los peatones.

Por su parte, en los polígonos industriales del sur, la velocidad máxima se limita a 40 km/h en todo el área.

Limitación de velocidad en los polígonos industriales de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

2.7. Vehículo privado

El municipio de Riba-roja de Túria cuenta con 20.289 vehículos matriculados (datos de 2018). El 58% de los vehículos corresponden a turismos, seguido de un 20% de furgonetas y camiones.

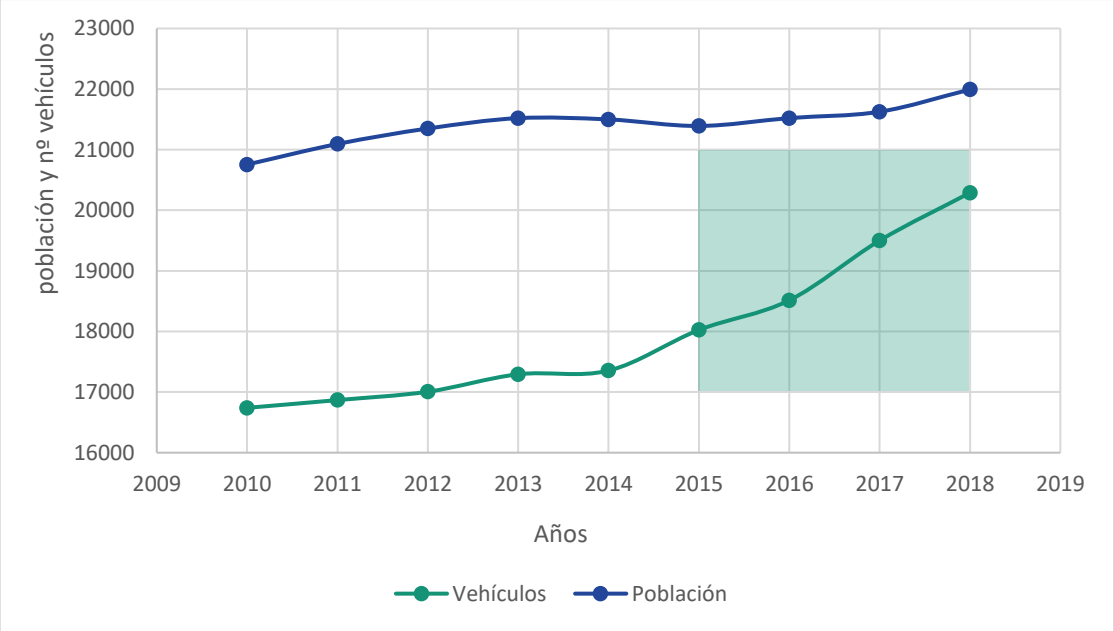


Composición del parque de vehículos, 2018. Fuente: Ministerio del Interior

En la siguiente gráfica se puede apreciar la evolución del parque móvil respecto de la población en el que se aprecia un mayor incremento en el número de conductores que de la población, principalmente en los últimos 4 años, pasando de 800 vehículos

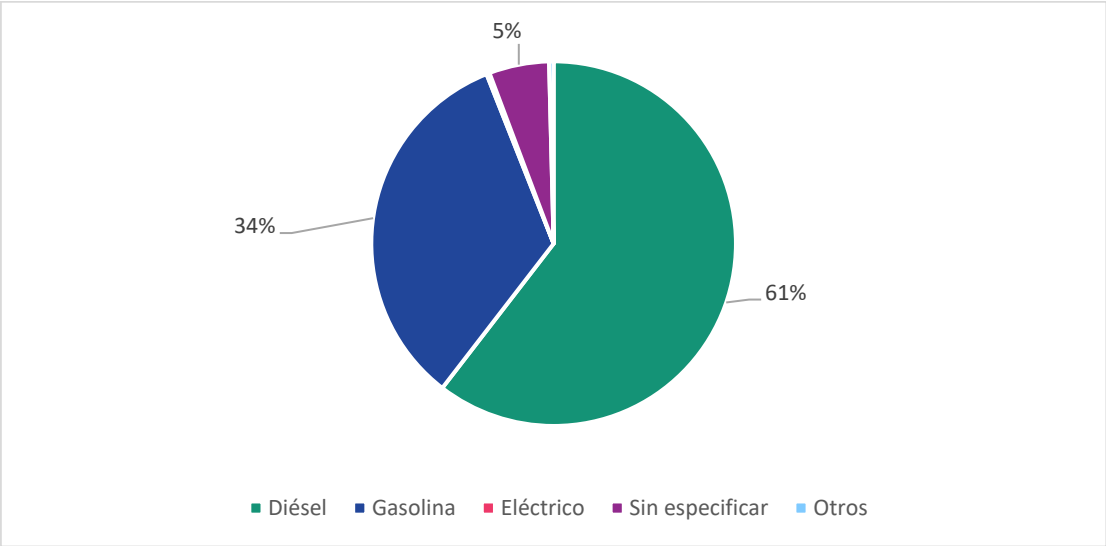
cada mil habitantes, a más de 900 por mil habitantes, confirmando la tendencia ascendente de dependencia del vehículo privado, a los que se puede atribuir a un mayor número de turismos por hogar ante años consecutivos de recuperación económica.

La evolución de este indicador nos muestra un alto grado de motorización de la movilidad local, la importancia del coche particular en los desplazamientos de los ciudadanos, a pesar de los esfuerzos del Ayuntamiento en fomentar modos de desplazamiento más sostenible.



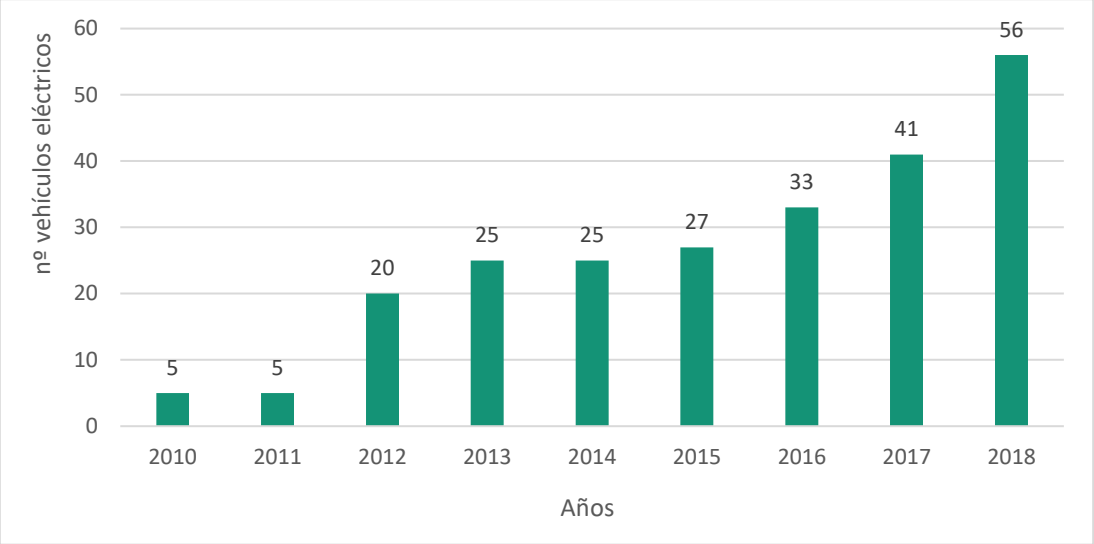
Evolución del parque de vehículos y población de Riba-roja de Túria, 2010 – 2018. Fuente: INE, Ministerio del Interior

Los vehículos que consumen diésel representan el 51% del parque móvil municipal, seguido de vehículos de gasolina (34%). De acuerdo con estas cifras del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, al menos **9 de cada 10 coches que circulan por Riba-roja utilizan carburantes convencionales (diésel y gasolina)**, altamente contaminantes.



Tipo de carburante del parque móvil, 2018. Fuente: Ministerio del Interior

Respecto a los **vehículos eléctricos**, el porcentaje sobre el total del parque móvil es despreciable, sin embargo, en los últimos años se observa un notable ascenso de la matriculación de los coches eléctricos, duplicando el número de este tipo de vehículos en los últimos 5 años, hasta llegar a los 56 automóviles propulsados por energía eléctrica, de los cuales 3 pertenecen a la flota municipal.

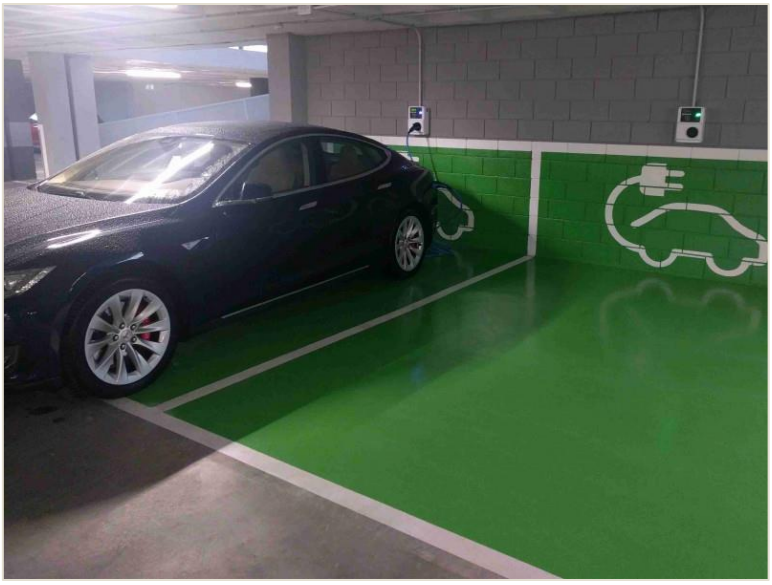


Evolución del vehículo eléctrico, 2010 – 2018. Fuente: Ministerio del Interior.

Cabe destacar el esfuerzo que está realizando el Ayuntamiento de Riba-roja de Túria para incentivar la movilidad eléctrica, bonificando en el impuesto de vehículos hasta el 75% para los dueños de los vehículos híbridos y otro 75% para los propietarios de coches eléctricos, o instalando la primera electrolinera pública de carga rápida del Camp de Túria. Este punto de recarga eléctrica está **situado en el complejo deportivo La Mallà** y permite recargar los vehículos de forma gratuita en aproximadamente 30 minutos, en función de la batería del vehículo.

Vehículo eléctrico haciendo uso del punto de recarga de Riba-roja. Fuente: Electromaps.

Además de este punto de recarga, **el Mercadona** de la calle Arrosals dispone de dos conectores de 4.99 kW gratuitos para los clientes.



Puntos de recarga eléctrica en Mercadona. Fuente: Electromaps.

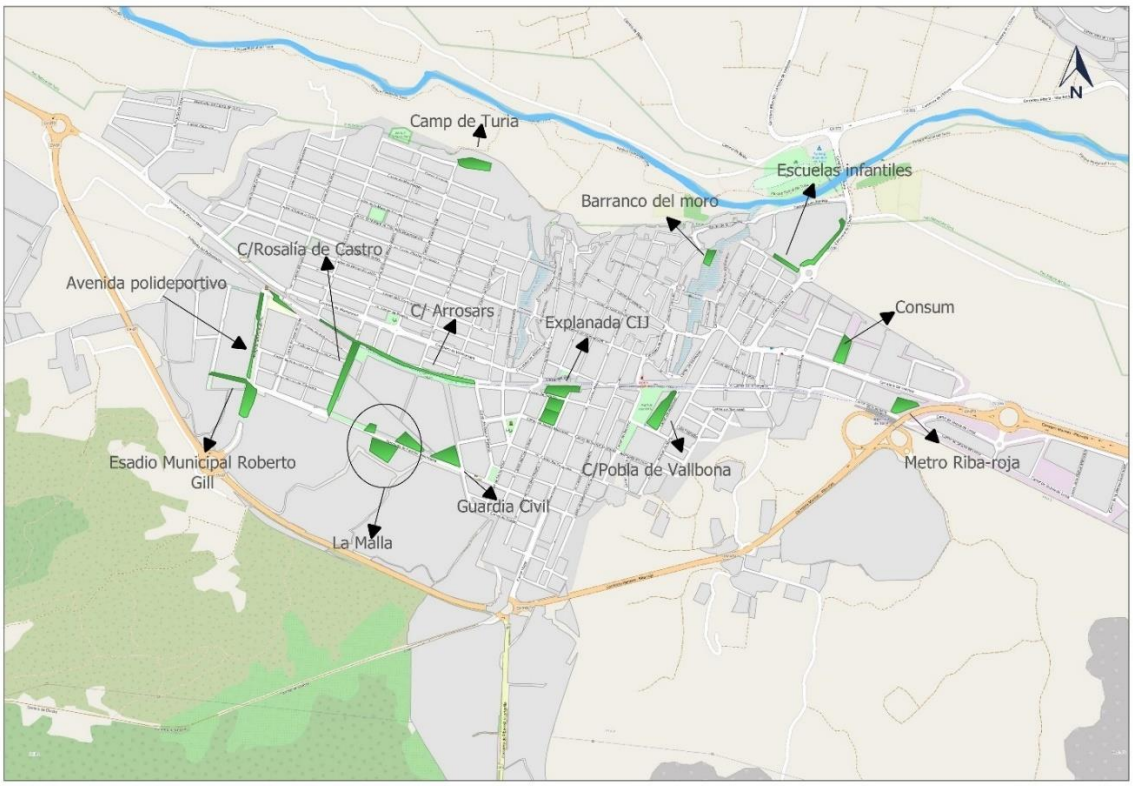
Finalmente, se muestra una tabla donde se observa la antigüedad media de los vehículos según su tipología. La media total es de 9,75 años según la Dirección General de Tráfico (D.G.T), destacando las motocicletas como los vehículos más antiguos, con 12 años de media. El seguimiento de este indicador resulta transcendente para reducir las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, pues las emisiones de NO_X de los vehículos son un 90% más contaminantes a partir de los 12 años, en especial los automóviles diésel.

Tipo de vehículo	Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Ciclomotores	9,4
Motocicletas	12
Turismos	9,9
Furgonetas	9,3
Camiones	8,8
Total	9,75

Información de la antigüedad del parque móvil medido el 31/12/2015.
Fuente: Dirección General de Tráfico

Respecto al **estacionamiento**, se ha diseñado un Plan de Aparcamientos Públicos en el que se ha incrementado la oferta de aparcamiento en 427 plazas, acondicionando nuevos espacios en el casco urbano y en la zona comercial.

En la actualidad, en el casco urbano de Riba-roja de Túria hay un total de 17 zonas de aparcamiento (en vía pública y bolsas de estacionamiento) con 1.405 plazas públicas y gratuitas, aproximadamente 24 para personas de movilidad reducida, 23 destinadas a motocicletas y 25 a vehículos pesados.



Ubicación de plazas de estacionamiento en Riba-roja. Fuente: Ayto. de Riba-roja de Túria.

Zona de aparcamiento	Número de plazas
IES Pla de Nadal	31 plazas
Av. Poliesportiu	125 plazas, 1 plaza PMR
Estadio Municipal Roberto Gil	129 plazas, 2 PMR, 7 motos
Camp de Turia	82 plazas
calle Rosalía de Castro	107 plazas, 2 PMR
calle Arrosals	107 plazas, 2 PMR
"La Mallà"	212 plazas, 7 PMR, 7 motos
Guardia Civil	25 plazas
Cronista Cerveró	23 plazas, 2 PMR (limitado a 40 minutos en horario laboral).
Explanada del CIJ	133 plazas, 6 PMR, 6 motos
Rotonda de la estrella	40 plazas
Calle Pobla de Vallbona	78 plazas, 3 PMR
Centro de Salud	100 plazas una vez se finalicen las obras en el talud del Barranc dels Moros
Subterráneo del Ayuntamiento	103 plazas (de pago).
Barranc del Moros	44 plazas
Esoletes Infantils	81 plazas
Consum	93 plazas, 1 PMR
Estación de Metro Riba-roja	35 plazas, 2 PMR

Ubicación y número de plazas de estacionamiento en Riba-roja. Fuente: Ayto. de Riba-roja de Túria.

En relación con las **plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida** (PMR), se puede observar en el mapa anterior que en las proximidades de los principales centros de actividad se disponen de plazas reservadas, ubicadas generalmente cerca de los cruces peatonales, sin embargo, no todas cuentan con un itinerario peatonal accesible o zonas de aproximación.

Aparcamiento reservado a PMR en el complejo deportivo La Mallà. Fuente: Google.

Aparcamiento reservado a PMR en la bolsa de estacionamiento de calle Velázquez.
Fuente: elaboración propia,

Cabe destacar que existe una ordenanza fiscal que regula la tasa por utilización del **parking subterráneo municipal de la Plaza del Ayuntamiento**, estableciendo distintas tarifas según la clase del vehículo y distinguiendo entre si se trata de plazas de residentes/trabajadores o plazas de rotación.

a) Plazas de residentes y/o trabajadores en la zona de influencia.

Las modalidades u opciones para los residentes son las siguientes:

- A-1, 24 horas: todos los días de la semana.
- A-2, nocturna: de 20:00 horas a 07:30 horas (de lunes a viernes).
- A-3, nocturna y fin de semana: de 20:00 horas a 07:30 horas (lunes a viernes y de 20:00 horas del viernes a 7'30 horas del lunes, así como los días festivos oficiales desde las 20:00 horas del día anterior hasta las 07:30 horas del día siguiente).
- A-4, diurna: de 07:30 horas a 19:30 horas (de lunes a viernes).

Tipo de vehículo	Importe según modalidad			
	A-1	A-2	A-3	A-4
Turismos	20€	12€	15€	10€
Motocicleta/ciclomotor	10€	6€	8€	5€
Turismo y motocicleta o ciclomotor	25€	15€	20€	12€

Importe mensual de las plazas de residentes o trabajadores según la modalidad y vehículo. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

b) Plazas de rotación

Para las plazas de rotación, existen dos posibles usos, esporádicos o regular. En el primer caso, el usuario debe abonar el importe en función del tiempo que utiliza el aparcamiento y en el de uso esporádico, el beneficiario de la plaza debe adquirir "vales de estacionamiento" que servirán para descontar por cada uso, la fracción individual de 30 minutos o fracciones acumuladas al tiempo consumido.

Tarifas de plazas de rotación	
Por minuto (esporádico)	0,02 €
Por hora (esporádico)	1,20 €
Abono 24 horas (esporádico)	20,00 €
Uso regular	0,30 € cada media hora

Tarifas de las plazas de rotación del aparcamiento subterráneo municipal. Fuente: elaboración propia.

Además, las personas cono movilidad reducida, comercios y empleados públicos del Ayuntamiento de Riba-roja de Túria, pueden obtener bonificaciones de hasta el 10% en la cuantía de la tasa.

Parking municipal subterráneo del Ayuntamiento. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja.

La distribución territorial del aparcamiento en Riba-roja es homogénea, pues cuenta con más plazas en aquellas zonas con mayor demanda, como es el complejo deportivo de La Mallà y el Estadio Municipal o la zona comercial de la Plaza de la Estación a excepción del casco antiguo, donde el número de plazas de estacionamiento disponible para la población es menor que en el resto de nodos de atracción.

2.8. Transporte público

El municipio de Riba-roja de Túria dispone de numerosos servicios de transporte público, tanto a nivel supramunicipal (metro, tren de cercanías y bus interurbano) como municipal (bus urbano).

2.8.1. Líneas de transporte urbano

Los residentes de Riba-roja disponen de diversos servicios de transporte urbano:

- **Conecta Metro**.
  - Casco Urbano.
  - Urbanizaciones.
- **ArRibabus**: conexión con el polígono industrial.
- **Bus Jove**: servicio discrecional
- **Autobús escolar**.
- **Servicios especiales**.

a) Conecta Metro

Conecta Metro es un **servicio municipal gratuito** de autobuses a la ciudadanía que consta de 2 líneas: **Conecta Metro Casco Urbano** y **Conecta Metro Urbanizaciones**, ambas con parada en la estación de metro de Riba-roja de Túria.

La línea **Conecta Metro Casco Urbano** parte del Parc de Policía y realiza parada en la Casa de la Cultura, Parc de Mati y el Trinquet Municipal.

Por otro lado, el recorrido del autobús **Conecta Metro Urbanizaciones** enlaza las áreas residenciales del sur del río y del norte con la estación de metro de Riba-roja.

Autobús urbano de Riba-roja. Fuente: elaboración propia.

En el siguiente cuadro se muestra la relación de horarios por parada del servicio de autobús Conecta Metro Urbanizaciones y Casco Urbano. Hay que destacar que gracias la aplicación para móviles "Riba-roja Info", la población puede visualizar las paradas de autobús urbano así como los itinerarios peatonales de acceso a dichas paradas.

CONecta METRO BUS

AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÚRIA

Horari anual Urbanitzacions Nord i Oest. Connexió Línia 9 amb Línia 2*

* Este servici s'oferix de dilluns a divendres

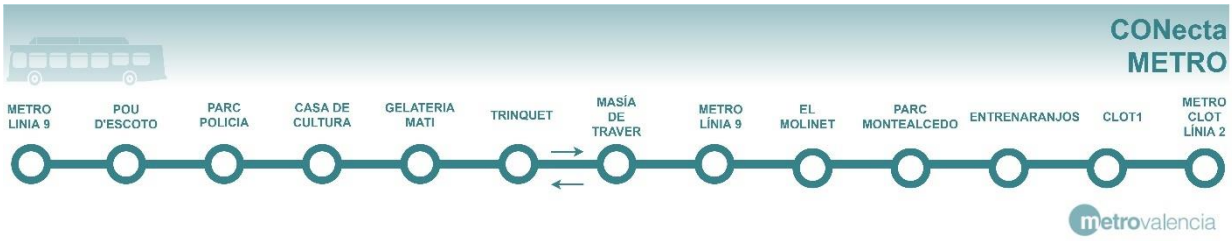
Sentit anada estacions Metro

METRO LÍNIA 9	↓	↓	↓	15:00	19:00	20:30	22:00
POU D'ESCOTO	07:40			15:07	19:07	20:37	22:07
PARC POLICÍA	07:50	08:43	12:44	15:11	19:11	20:41	
CASA DE CULTURA	07:53	08:45	12:47	15:14	19:14	20:43	
GELATERIA MATI	07:55	08:47	12:49	15:16	19:16	20:45	↓
TRINQUET	07:57	08:49	12:51	15:18	19:18	20:47	
MASÍA DE TRAVER	↓	08:54	12:56	↓	↓	↓	
METRO LÍNIA 9	07:59	08:58	13:00				
EL MOLINET	08:04	09:06	13:05	15:26	19:26	20:55	22:15
PARC MONTEALCEDO	08:06	09:08	13:07	15:28	19:28	20:57	22:18
ENTRENARANJOS	08:08	09:10	13:09	15:31	19:31	21:00	22:20
CLOT 1	08:11	09:13	13:12	15:34	19:34	21:03	22:23
METRO CLOT LÍNIA 2	08:13	09:15	13:14	15:36	19:36	21:05	22:25

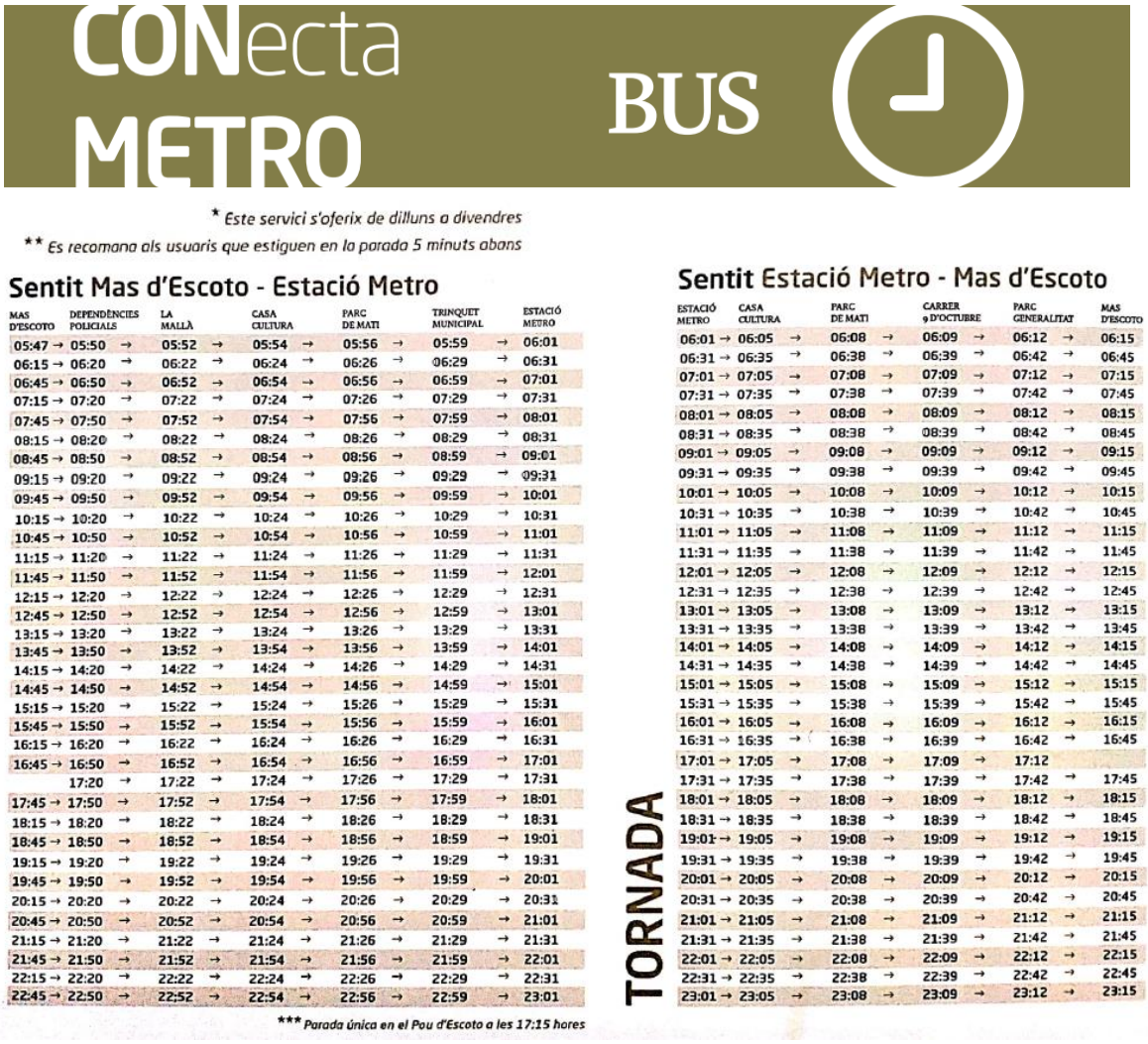
Sentit tornada estacions Metro

METRO CLOT LÍNIA 2	08:14	09:16	13:15	15:37	19:37	21:06
CLOT 1	08.16	09:18	13:17	15:39	19:39	21:08
ENTRENARANJOS	08:19	09:21	13:20	15:42	19:42	21:11
PARC MONTEALCEDO	08:21	09:23	13:22	15:45	19:45	21:14
EL MOLINET	08:23	09:25	13:24	15:47	19:47	21:16
METRO LÍNIA 9	08:29	09:30	13:29	↓	↓	↓
TRINQUET	08:32	09:33	13:34	15:55	19:54	21:24
9 D'OCTUBRE	08:34	09:35	13:37	15:58	19:57	21:27
BRIG. MORENO	08:35	09:36	13:38	15:59	19:58	21:28
PARC POLICIA	08:36	09:38	13:40	16:02	20:01	21:30
POU D'ESCOTO	08:39	09:42	13:45		20:06	21:35
PARC POLICIA					20:11	21:40
CASA CULTURA					20:13	21:43
GELATERIA MATI					20:16	21:45
TRINQUET					20:18	21:47
METRO LÍNIA 9					20:22	21:51

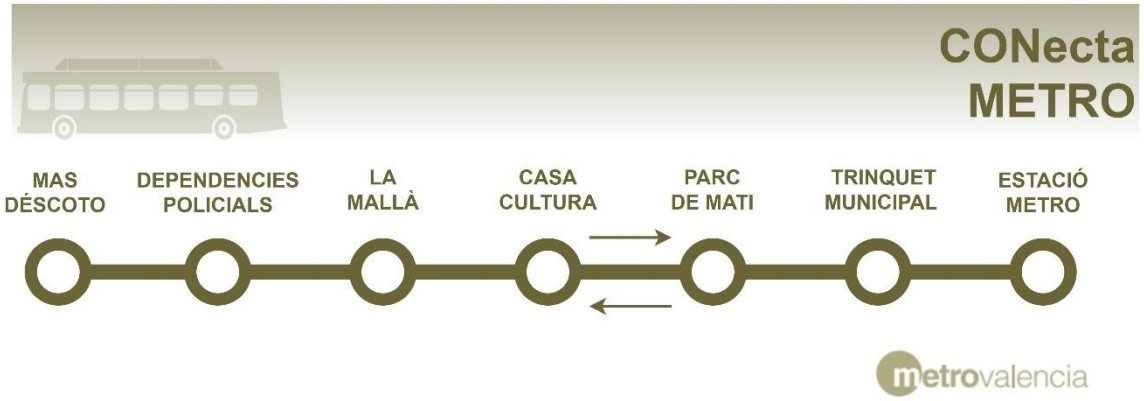
Horario Conecta Metro Urbanizaciones. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja.



Itinerario de Conecta Metro (Urbanizaciones). Fuente: Elaboración propia



Horario Conecta Metro Casco Urbano. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja.



Itinerario de Conecta Metro (Casco Urbano). Fuente: Elaboración propia

	Urbanizaciones	Casco Urbano
Distancia	24,9 km	5,35 km
Velocidad media	25,5 km/h	25,5 km/h
Tiempo total de itinerario	58 minutos	22 minutos

Funcionalidad del Conecta Metro. Fuente: elaboración propia.

b) ArRibabus

Por otro lado, Riba-roja dispone de una línea de transporte urbano gratuita denominada **arRIBABUS**, gestionado por el Ayuntamiento de Riba-roja, que une el casco urbano con los polígonos industriales del sur.

El recorrido consta de 15 paradas para facilitar el acceso de los residentes de Riba-roja a los centros de trabajo, además de enlazar con la parada de la línea 9 de Metro Valencia y la línea 3 de trenes de Cercanías.

A continuación, se muestra el cuadro de horarios por parada de arRIBABUS y el itinerario del servicio:

anada

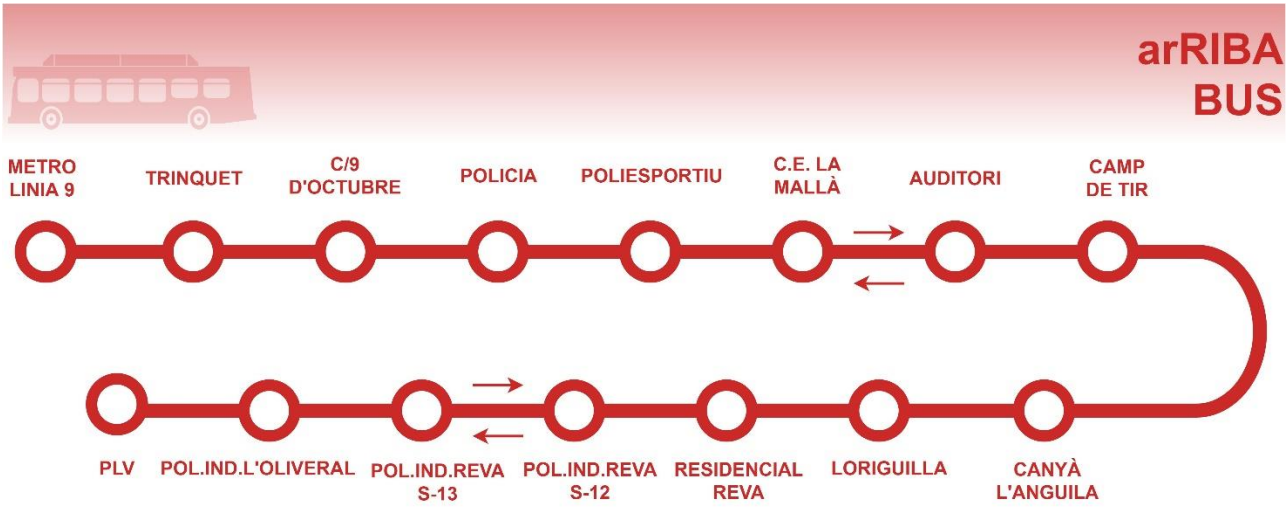
METRO LÍNIA 9	05:07	06:07	07:07		11:00	13:07	15:07	19:07	21:07
TRINQUET	05:10	06:10	07:10		11:03	13:10	15:10	19:10	21:10
C/ 9 D'OCTUBRE	05:13	06:13	07:13		11:06	13:13	15:13	19:13	21:13
PARC GENERALITAT	05:16	06:16	07:16		11:09	13:16	15:16	19:16	21:16
POLIESPORTIU	↓	↓	↓		↓	↓	↓	↓	21:18
C.E. LA MALLÀ	↓	↓	↓		↓	↓	↓	↓	21:20
AUDITORI (CONCESIONARI FORD)	05:19	06:19	07:19		11:12	13:19	15:19	19:19	21:22
CAMP DE TIR	05:21	06:21	07:21		11:14	13:21	15:21	19:21	21:24
CANYÀ L'ANGUILA	05:23	06:23	07:23		11:16	13:23	15:23	19:23	21:26
LORIGUILLA	05:28	06:28	07:28	08:35	11:21	13:28	15:28	19:28	21:31
RESIDENCIAL REVA	05:34	06:34	07:34	↓	11:27	13:34	15:34	19:34	21:37
POL. IND. REVA S-12	05:37	06:37	07:37	08:41		13:37	15:37	19:37	21:40
POL. IND. REVA S-13	05:42	06:42	07:42	08:46		13:42	15:42	19:42	21:45
POL. IND. L'OLIVERAL	05:47	06:47	07:47	08:51		13:47	15:47	19:47	21:50
PLV	05:50	06:50	07:50	08:54		13:50	15:50	19:50	21:53

Horarios ida arRibabus: Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

tornada

PLV	06:10	07:05		14:10	18:10	20:10	22:10
POL. IND. L'OLIVERAL	06:13	07:08		14:13	18:13	20:13	22:13
POL. IND. REVA S-13	06:18	07:13		14:18	18:18	20:18	22:18
POL. IND. REVA S-12	06:23	07:18		14:23	18:23	20:23	22:23
RESIDENCIAL REVA	06:26	07:21	11:30	14:26	18:26	20:26	22:26
LORIGUILLA	06:32	07:27	11:36	14:32	18:32	20:32	22:32
CANYÀ L'ANGUILA	06:37	07:32	11:41	14:37	18:37	20:37	22:37
CARASOLS	06:38	07:33	11:42	14:38	18:38	20:38	22:38
CAMP DE TIR	06:39	07:34	11:43	14:39	18:39	20:39	22:39
PARC GENERALITAT	06:43	07:38	11:47	14:43	18:43	20:43	22:43
POLIESPORTIU	↓	↓	↓	↓	18:45	↓	↓
C.E. LA MALLÀ	↓	↓	↓	↓	18:47	↓	↓
AUDITORI (PARC VICENT ANDRÉS ESTELLÉS)	06:47	07:42	11:51	14:47	18:49	20:47	22:47
MATI	06:49		11:53	14:49	18:51	20:49	22:49
TRINQUET	06:52		11:56	14:52	18:54	20:52	22:52
METRO LÍNIA 9	06:54		11:58	14:54	18:56	20:54	22:54

Horarios vuelta arRibabus: Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.



Plano de la línea arRIBABUS. Fuente: elaboración propia

ArRibabus	
Distancia	26,6 km
Velocidad media	29,2 km/h
Tiempo total de itinerario	54 minutos

Funcionalidad de arRIBABUS. Fuente: elaboración propia.

c) Bus Jove

Además, el municipio dispone del servicio **Bus Jove,** que busca integrar a los jóvenes de las urbanizaciones de entre 12 y 18 años con el casco urbano. Este servicio se realiza de manera gratuita para los jóvenes y está operativo durante los meses de verano.

El itinerario inicia su recorrido en Els Pous y pasa por todas las urbanizaciones del este, después por las del norte y continuará por Entrenaranjos, Montealcedo, El Molinet y El Clot. Seguidamente, recorre el casco urbano y el residencial La Reva.

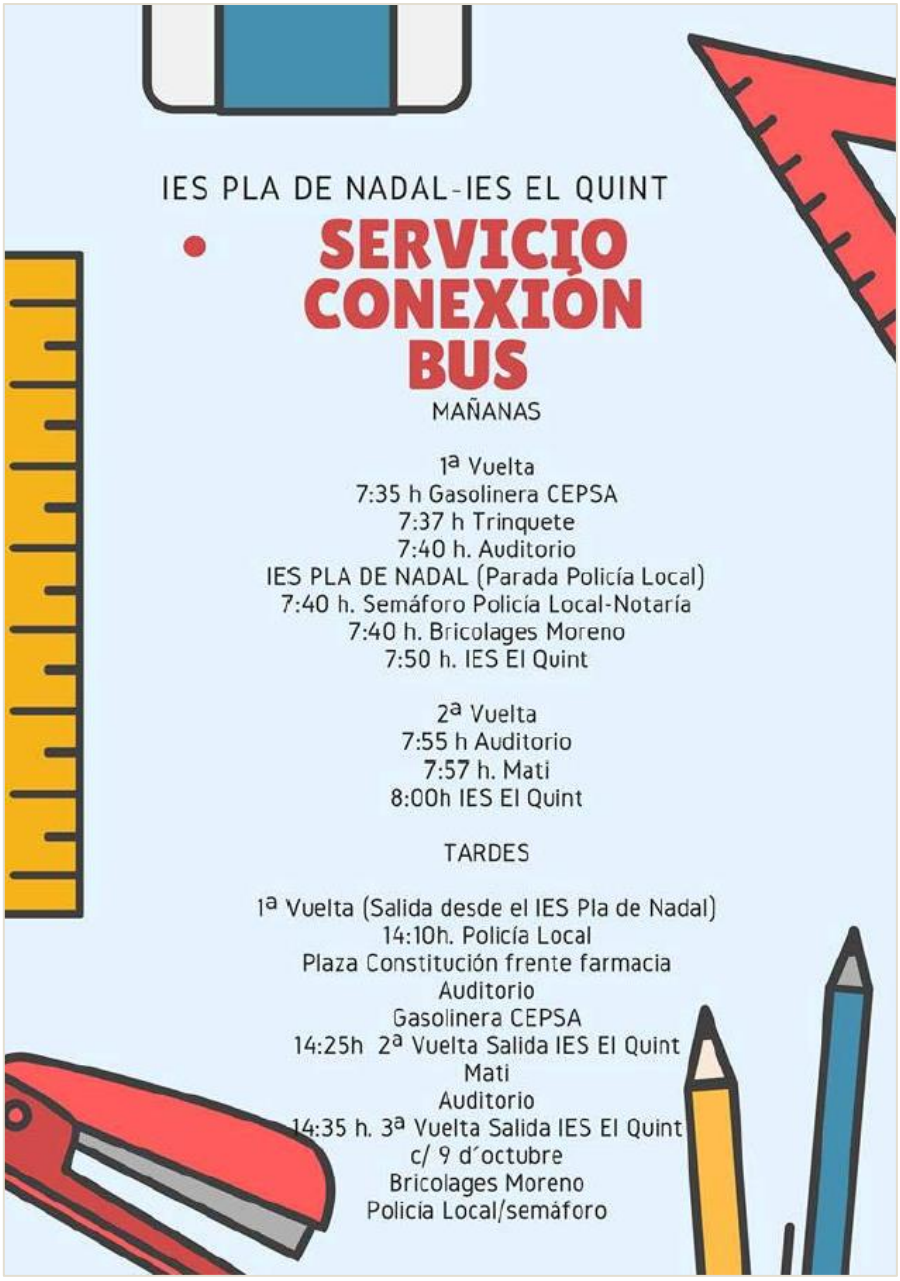
d) Autobús escolar

Los institutos El Quint y el Plá de Nadal, así como la escuela infantil Río Túria, dispone un servicio de transporte escolar, operados por la empresa Dura.

En 2016 se registraron 26.640 usuarios anuales en los institutos y 14.544 en las escuelas.

En el siguiente plano se muestra la localización de los institutos de secundaria y la distribución de las paradas del servicio escolar, así como las paradas de la escuela infantil:

Localización de las paradas de las rutas escolares a los institutos públicos de Riba – roja de Túria.
Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.



Folleto informativo del horario de la ruta de los institutos públicos. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Turia

En la siguiente tabla aparecen las paradas de la Escuela infantil "Riu Turia".

RUTA 1			
Paradas	**Ida**	**Paradas**	**Vuelta**
Reva	8:15	Escuela Infantil	16:45
Pous	8:25	Auditorio	17:00
Valencia la Vella	8:35	Correos	17:05
Masía de Traver	8:40	Reva	17:15
Auditorio	8:45	Pous	17:25
Correos	8:50	Valencia La Vella	17:30
Escuela infantil	9:00	Masía de Traver	17:35

Horarios del autobús escolar. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

RUTA 2			
Paradas	**Ida**	**Paradas**	**Vuelta**
Policía	9:15	Escuela Infantil	16:20
Escuela infantil	9:25	Policía	16:30

Horarios del autobús escolar. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

e) Servicio especial

Además, existe un servicio especial para el día de todos los santos (31 octubre y 1 de noviembre) que recorre las zonas urbanas de Riba-roja de Turia hasta llegar al cementerio. A continuación, se muestra el recorrido y el horario facilitado por la web del ayuntamiento.

Recorrido del servicio especial para el día de todos los santos. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja.

HORARIOS SERVICIO ESPECIAL TODOS LOS SANTOS	
Miércoles 31	**Jueves 1**
08: 00	Circulación ininterrumpida de 08:00 a 18 horas
09:00	
10:00	
11:30	
13:00	
14:30	
15:30	
16:30	
17:30	

Cuadro de horario del servicio especial para el día de todos los santos.
Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja.

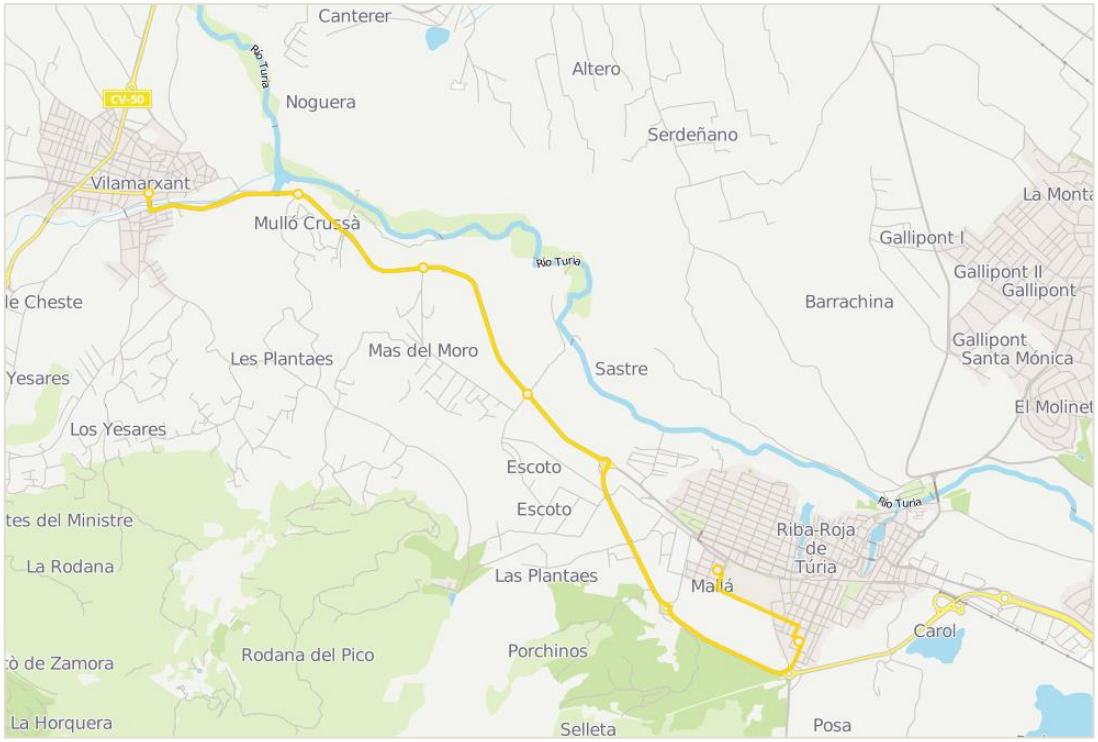
2.8.2. Bus interurbano

Riba-roja dispone de numerosas líneas interurbanas de autobuses, gestionadas por Autobuses Metropolitanos de Valencia (MetroBus) que se encuentran conectados con las salidas y llegadas del metro a la estación de Riba-roja.

La línea 105a realiza el trayecto Riba-roja – Vilamarxant, con 6 trayectos de ida y otros 6 de vuelta.

Horarios de la línea 105a						
Vilamarxant -Riba-roja	06:35	09:50	12:20	13:20	16:50	19:10
Riba-roja - Vilamarxant	06:45	10:10	12:40	13:40	17:10	19:40

Horarios de la línea 105a. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja.

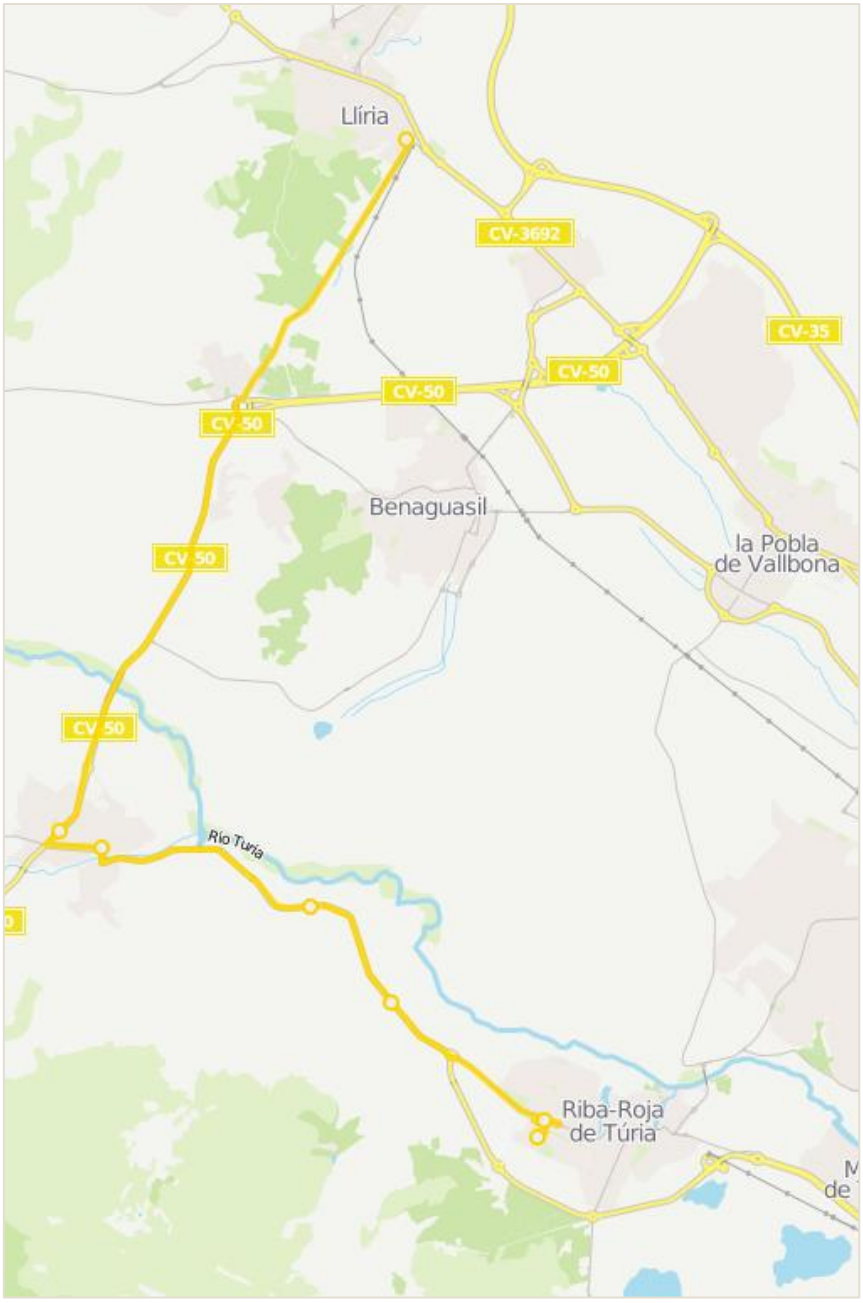


Itinerario de la línea 105a. Fuente: Moovitap

La línea 105b une los términos de Llíria, Vilamarxant y Riba-roja, con 4 trayectos de ida y 4 de vuelta.

Horarias de la línea 105				
Llíria -Riba-roja	10:10	12:40	17:05	19:25
Riba-roja - Llíria	10:34	13:04	17:29	19:49

Horarios de la línea 105b. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja.



Itinerario de la línea 105b, Dirección Liria – Riba-roja de Túria. Fuente: Moovitap

Itinerario de la línea 105b, Dirección Riba-roja de Túria - Liria. Fuente: Moovitap

MetroBus. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

Recientemente se ha aprobado un nuevo servicio de transporte colectivo por carretera CV-103, que mejorará las conexiones entre Riba-roja, Vilamarxant, Benaguasil y Llíria.

La conexión Vilamarxant - Riba-roja de Túria contará con 31 expediciones de ida y vuelta de lunes a viernes, 8 de ida y vuelta los sábados laborables y 7 los domingos y festivos, con una frecuencia de 30 minutos en días laborales y estarán conectados con las salidas y llegadas del metro a la estación de Riba-roja.

Respecto a la Vilamarxant - Llíria, realizará 10 expediciones diarias de ida y vuelta de lunes a viernes laborables y 2 por sentido los fines de semana.

El nuevo servicio interurbano busca consolidar los servicios de comunicación interna del corredor con Bétera, Llíria y Riba-roja, algunos de ellos afluentes al servicio de Metrovalencia.

Por otro lado, en el sector industrial del sur de Riba-roja transitan las líneas 260, entre Valencia y Turia, la 265 entre Valencia, Chiva, Buñol, Alborache, Macastre y Yátova, y la 266, entre Valencia y Cheste, con 9, 11 y 6 trayectos respectivamente.

2.8.3. Metro

En el municipio de Riba-roja operan dos líneas de metro gestionadas por MetroValencia (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana – FGV), permitiendo una conexión rápida entre el municipio de Riba-roja de Túria con la ciudad de Valencia, zonas comerciales y de ocio, aeropuerto universidades o centros hospitalarios.

La línea 2 recorre los municipios de Torrent, Picanya, Paiporta, Valencia, Burjassot, Paterna, Riba-roja de Túria, l'Eliana, la Pobla de Vallbona, Benaguasil y Llíria. A su paso por Riba-roja, realiza para en El Clot, al norte del río Túria.

Parada en Riba-roja de Túria de la línea 9 de MetroValencia. Fuente: elaboración propia.

Desde El Clot hacia Torrent el primer servicio es a las 06:25 y el último a las 23:29. En el sentido opuesto, desde El Clot hacia Llíria, el servicio pera entre las 05:49 hasta las 22:56, con una frecuencia de 30 minutos, salvo las horas punta, que presta servicio cada 15 minutos.

Recorrido Línea 2 MetroValencia. Fuente: Metro Valencia.

Por otro lado, la línea 9 discurre por los municipios de Alboraya, Valencia, Mislata, Quart de Poblet, Manises y Riba-roja de Túria. En el término municipal de Riba-roja, el metro realiza parada en València la Vella, Masía de Traver y Riba-roja de Túria,

La primera salida hacia Riba-roja se realiza a las 6:40 horas en la estación Alboraya-Peris Aragó y la última a las 22:10 horas. En sentido inverso, el primer servicio desde Riba-roja es a las 6:06 horas y el último a las 21:06 horas, con una frecuencia de 30 minutos.

Recorrido Línea 9 MetroValencia. Fuente: Metro Valencia.

Además, se presta servicio las noches de viernes, sábados y laborales vísperas de festivos. A continuación, se muestra el horario de estas dos líneas.

GENERALITAT VALENCIANA · FGV · metrovalencia

HORAS DE PASO DE LA LÍNEA 9 DE METROVALENCIA POR MASÍA DE TRAVER Y RIBA-ROJA

		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
LABORABLES																				
Destino Alboraya-P.A:	Riba-Roja		6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06*	23:02*
			6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36*	22:36*	
	Masia de Traver		6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	22:08*	23:04*
			6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38*	22:38*	
Destino Riba-Roja:	Masia de Traver	5:54	6:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	
			6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	
	Riba-roja	5:56	6:26	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	
			6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56	
INTERMEDIOS (1)																				
Destino Alboraya-P.A:	Riba-Roja		6:28	7:08	8:28	9:08	10:28	11:08	12:28	13:08	14:28	15:08	16:28	17:08	18:28	19:08	20:28	21:08	22:28*	23:02*
				7:48		9:48		11:48		13:48		15:48		17:48		19:48		21:48		
	Masia de Traver		6:30	7:10	8:30	9:10	10:30	11:10	12:30	13:10	14:30	15:10	16:30	17:10	18:30	19:10	20:30	21:10	22:30*	23:04*
				7:50		9:50		11:50		13:50		15:50		17:50		19:50		21:50		
Destino Riba-Roja:	Masia de Traver		6:15	7:35	8:15	9:35	10:15	11:35	12:15	13:35	14:15	15:35	16:15	17:35	18:15	19:35	20:15	21:35	22:15	
			6:55		8:55		10:55		12:55		14:55		16:55		18:55		20:55		22:55	
	Riba-roja		6:17	7:37	8:17	9:37	10:17	11:37	12:17	13:37	14:17	15:37	16:17	17:37	18:17	19:37	20:17	21:37	22:17	
			6:57		8:57		10:57		12:57		14:57		16:57		18:57		20:57		22:57	
FESTIVOS																				
Destino Alboraya-P.A:	Riba-Roja			7:48	8:28	9:08	10:28	11:08	12:28	13:08	14:28	15:08	16:28	17:08	18:28	19:08	20:28	21:08	22:28*	23:02*
						9:48		11:48		13:48		15:48		17:48		19:48		21:48*		
	Masia de Traver			7:50	8:30	9:10	10:30	11:10	12:30	13:10	14:30	15:10	16:30	17:10	18:30	19:10	20:30	21:10	22:30*	23:04*
						9:50		11:50		13:50		15:50		17:50		19:50		21:50*		
Destino Riba-Roja:	Masia de Traver			7:35	8:15	9:35	10:15	11:35	12:15	13:35	14:15	15:35	16:15	17:35	18:15	19:35	20:15	21:35	22:15	
					8:55		10:55		12:55		14:55		16:55		18:55		20:55		22:55	
	Riba-roja			7:37	8:17	9:37	10:17	11:37	12:17	13:37	14:17	15:37	16:17	17:37	18:17	19:37	20:17	21:37	22:17	
					8:57		10:57		12:57		14:57		16:57		18:57		20:57		22:57	

(1) Sábados + laborables de julio, agosto y Navidad

* Finalizan en Machado

Línea 9

Servicio de las noches de viernes y laborales vísperas de festivos

Sentido Riba-roja de Túria

20:10	20:12	20:14	20:16	20:18	20:20	20:21	20:23	20:25	20:27	20:29	20:31	20:32	20:34	20:36	20:38	20:40	20:42	20:46	20:50	20:52	20:54	20:56
20:25	20:27	20:29	20:31	20:33	20:35	20:36	20:38	20:40	20:42													
20:40	20:42	20:44	20:46	20:48	20:50	20:51	20:53	20:55	20:57	20:59	21:01	21:02	21:04	21:06	21:08	21:10	21:12	21:16	21:20	21:22	21:24	21:26
20:55	20:57	20:59	21:01	21:03	21:05	21:06	21:08	21:10	21:12													
21:10	21:12	21:14	21:16	21:18	21:20	21:21	21:23	21:25	21:27	21:29	21:31	21:32	21:34	21:36	21:38	21:40	21:42	21:46	21:50	21:52	21:54	21:56
21:40	21:42	21:44	21:46	21:48	21:50	21:51	21:53	21:55	21:57	21:59	22:01	22:02	22:04	22:06	22:08	22:10	22:12	22:16	22:20	22:22	22:24	22:26
22:10	22:12	22:14	22:16	22:18	22:20	22:21	22:23	22:25	22:27	22:29	22:31	22:32	22:34	22:36	22:38	22:40	22:42	22:46	22:50	22:52	22:54	22:56
23:25	23:27	23:29	23:31	23:33	23:35	23:36	23:38	23:40	23:42	23:44	23:46	23:47	23:49	23:51	23:53	23:55	23:57	0:01	0:05	0:07	0:09	0:11
23:45	23:47	23:49	23:51	23:53	23:55	23:56	23:58	0:00	0:02													
0:55	0:57	0:59	1:01	1:03	1:05	1:06	1:08	1:10	1:12	1:14	1:16	1:17	1:19	1:21	1:23	1:25	1:27	1:31	1:35	1:37	1:39	1:41
2:15	2:17	2:19	2:21	2:23	2:25	2:26	2:28	2:30	2:32	2:34	2:36	2:37	2:39	2:41	2:43	2:45	2:47	2:51	2:55	2:57	2:59	3:01

Sentido Alboraia Peris Aragó

20:37	20:35	20:33	20:31	20:29	20:27	20:26	20:24	20:22	20:20													
20:52	20:50	20:48	20:46	20:44	20:42	20:41	20:39	20:37	20:35	20:33	20:31	20:30	20:28	20:26	20:24	20:22	20:20	20:17	20:12	20:10	20:08	20:06
21:07	21:05	21:03	21:01	20:59	20:57	20:56	20:54	20:52	20:50													
		21:18	21:16	21:14	21:12	21:11	21:09	21:07	21:05	21:03	21:01	21:00	20:58	20:56	20:54	20:52	20:50	20:47	20:42	20:40	20:38	20:36
21:37	21:35	21:33	21:31	21:29	21:27	21:26	21:24	21:22	21:20													
21:52	21:50	21:48	21:46	21:44	21:42	21:41	21:39	21:37	21:35	21:33	21:31	21:30	21:28	21:26	21:24	21:22	21:20	21:17	21:12	21:10	21:08	21:06
		22:18	22:16	22:14	22:12	22:11	22:09	22:07	22:05	22:03	22:01	22:00	21:58	21:56	21:54	21:52	21:50	21:47	21:42	21:40	21:38	21:36
		22:48	22:46	22:44	22:42	22:41	22:39	22:37	22:35	22:33	22:31	22:30	22:28	22:26	22:24	22:22	22:20	22:17	22:12	22:10	22:08	22:06
23:22	23:20	23:18	23:16	23:14	23:12	23:11	23:09	23:07	23:05	23:03	23:01	23:00	22:58	22:56	22:54	22:52	22:50	22:47	22:42	22:40	22:38	22:36
		23:44	23:42	23:40	23:38	23:37	23:35	23:33	23:31	23:29	23:27	23:26	23:24	23:22	23:20	23:18	23:16	23:13	23:08	23:06	23:04	23:02
0:41	0:39	0:37	0:35	0:33	0:31	0:30	0:28	0:26	0:24													
1:03	1:01	0:59	0:57	0:55	0:53	0:52	0:50	0:48	0:46	0:44	0:42	0:41	0:39	0:37	0:35	0:33	0:31	0:28	0:23	0:21	0:19	0:17
		2:26	2:24	2:22	2:20	2:19	2:17	2:15	2:13	2:11	2:09	2:08	2:06	2:04	2:02	2:00	1:58	1:55	1:50	1:48	1:46	1:44

Servicios de las noches de sábados

Sentido Riba-roja de Túria

20:14	20:16	20:17	20:19	20:21	20:23	20:24	20:26	20:28	20:30	20:32	20:34	20:35	20:37	20:39	20:41	20:43	20:44	20:47	20:51	20:53	20:55	20:57
20:34	20:36	20:37	20:39	20:41	20:43	20:44	20:46	20:48	20:50													
20:54	20:56	20:57	20:59	21:01	21:03	21:04	21:06	21:08	21:10	21:12	21:14	21:15	21:17	21:19	21:21	21:23	21:24	21:27	21:31	21:33	21:35	21:37
21:14	21:16	21:17	21:19	21:21	21:23	21:24	21:26	21:28	21:30													
21:34	21:36	21:37	21:39	21:41	21:43	21:44	21:46	21:48	21:50	21:52	21:54	21:55	21:57	21:59	22:01	22:03	22:04	22:07	22:11	22:13	22:15	22:17
21:54	21:56	21:57	21:59	22:01	22:03	22:04	22:06	22:08	22:10													
22:14	22:16	22:17	22:19	22:21	22:23	22:24	22:26	22:28	22:30	22:32	22:34	22:35	22:37	22:39	22:41	22:43	22:44	22:47	22:51	22:53	22:55	22:57
22:34	22:36	22:37	22:39	22:41	22:43	22:44	22:46	22:48	22:50													
		23:20	23:22	23:24	23:26	23:27	23:29	23:31	23:33													
23:34	23:36	23:37	23:39	23:41	23:43	23:44	23:46	23:48	23:50	23:52	23:54	23:55	23:57	23:59	0:01	0:03	0:04	0:07	0:11	0:13	0:15	0:17
0:54	0:56	0:57	0:59	1:01	1:03	1:04	1:06	1:08	1:10	1:12	1:14	1:15	1:17	1:19	1:21	1:23	1:24	1:27	1:31	1:33	1:35	1:37
2:14	2:16	2:17	2:19	2:21	2:23	2:24	2:26	2:28	2:30	2:32	2:34	2:35	2:37	2:39	2:41	2:43	2:44	2:47	2:51	2:53	2:55	2:57

Sentido Alboraia Peris Aragó

20:52	20:50	20:48	20:46	20:44	20:42	20:41	20:39	20:37	20:35													
21:12	21:10	21:08	21:06	21:04	21:02	21:01	20:59	20:57	20:55	20:53	20:51	20:50	20:48	20:46	20:44	20:42	20:41	20:38	20:34	20:32	20:30	20:28
21:32	21:30	21:28	21:26	21:24	21:22	21:21	21:19	21:17	21:15													
21:52	21:50	21:48	21:46	21:44	21:42	21:41	21:39	21:37	21:35	21:33	21:31	21:30	21:28	21:26	21:24	21:22	21:21	21:18	21:14	21:12	21:10	21:08
22:12	22:10	22:08	22:06	22:04	22:02	22:01	21:59	21:57	21:55													
22:32	22:30	22:28	22:26	22:24	22:22	22:21	22:19	22:17	22:15	22:13	22:11	22:10	22:08	22:06	22:04	22:02	22:01	21:58	21:54	21:52	21:50	21:48
22:52	22:50	22:48	22:46	22:44	22:42	22:41	22:39	22:37	22:35													
23:12	23:10	23:08	23:06	23:04	23:02	23:01	22:59	22:57	22:55	22:53	22:51	22:50	22:48	22:46	22:44	22:42	22:41	22:38	22:34	22:32	22:30	22:28
23:22	23:20	23:18	23:16	23:14	23:12	23:11	23:09	23:07	23:05													
23:45	23:43	23:41	23:40	23:38	23:36	23:35	23:33	23:31	23:29	23:27	23:25	23:24	23:22	23:20	23:18	23:16	23:15	23:12	23:08	23:06	23:04	23:02
0:41	0:39	0:37	0:35	0:33	0:31	0:30	0:28	0:26	0:24													
1:05	1:03	1:01	0:59	0:57	0:55	0:54	0:52	0:50	0:48	0:46	0:44	0:43	0:41	0:39	0:37	0:35	0:34	0:31	0:27	0:25	0:23	0:21
2:27	2:25	2:23	2:21	2:19	2:17	2:16	2:14	2:12	2:10	2:08	2:06	2:05	2:03	2:01	1:59	1:57	1:56	1:53	1:49	1:47	1:45	1:43

Línea 2

Servicio de las noches de viernes y laborales vísperas de festivos

Sentido Torrent Avinguda

20:09	20:13	20:15	20:19	20:22	20:23	20:24	20:25	20:28	20:30	20:34	20:37	20:39	20:42	20:43	20:46	20:47	20:49	20:51	20:53	20:55	20:57	20:59	21:00	21:02	21:04	21:06	21:07	21:09	21:11	21:14	21:17	21:21
20:39	20:43	20:45	20:49	20:52	20:53	20:54	20:55	20:58	21:00	21:04	21:07	21:09	20:57 21:12	20:58 21:13	21:01 21:16	21:02 21:17	21:04 21:19	21:06 21:21	21:08 21:23	21:10 21:25	21:12 21:27	21:14 21:29	21:15 21:30	21:17 21:32	21:19 21:34	21:21 21:36	21:22 21:37	21:24 21:39	21:26 21:41	21:29 21:44	21:32 21:47	21:36 21:51
21:09	21:13	21:15	21:19	21:22	21:23	21:24	21:25	21:28	21:30	21:34	21:37	21:39	21:27 21:42	21:28 21:43	21:31 21:46	21:32 21:47	21:34 21:49	21:36 21:51	21:38 21:53	21:40 21:55	21:42 21:57	21:44 21:59	21:45 22:00	21:47 22:02	21:49 22:04	21:51 22:06	21:52 22:07	21:54 22:09	22:11	22:14	22:17	22:21
21:39	21:43	21:45	21:49	21:52	21:53	21:54	21:55	21:58	22:00	22:04	22:07	22:09	22:12	22:13	22:16	22:17	22:19	22:06 22:21	22:08 22:23	22:10 22:25	22:12 22:27	22:14 22:29	22:15 22:30	22:17 22:32	22:19 22:34	22:21 22:36	22:22 22:37	22:24 22:39	22:41	22:44	22:47	22:51
22:09	22:13	22:15	22:19	22:22	22:23	22:24	22:25	22:28	22:30	22:34	22:37	22:39	22:42	22:43	22:46	22:47	22:49	22:51	22:53	22:55	22:57	22:59	23:00	23:02	23:04	23:06	23:07	23:09	23:11	23:14	23:17	23:21
22:41	22:45	22:47	22:50	22:53	22:54	22:55	22:56	22:59	23:01	23:04	23:07	23:09	23:12	23:13	23:16	23:17	23:19	23:21	23:23	23:25	23:27	23:29	23:30	23:32	23:34	23:36	23:37	23:39				
23:14	23:18	23:20	23:23	23:26	23:27	23:28	23:29	23:32	23:34	23:37	23:40	23:42	23:44	23:45	23:48	23:49	23:51	23:53	23:55	23:57	23:59	0:01	0:02	0:04	0:06	0:08	0:09	0:11	0:13	0:16	0:19	0:23
													0:08	0:09	0:12	0:13	0:15	0:17	0:19	0:21	0:23	0:25	0:26	0:28	0:30	0:32	0:33	0:35	0:37	0:40	0:43	0:47
0:55	0:59	1:01	1:05	1:08	1:09	1:10	1:11	1:14	1:16	1:20	1:23	1:25	0:48 1:28	0:49 1:29	0:52 1:32	0:53 1:33	0:55 1:35	0:57 1:37	0:59 1:39	1:01 1:41	1:03 1:43	1:05 1:45	1:06 1:46	1:08 1:48	1:10 1:50	1:12 1:52	1:13 1:53	1:15 1:55	1:17 1:57	1:20 2:00	1:23 2:03	1:27 2:07
2:10	2:14	2:16	2:20	2:23	2:24	2:25	2:26	2:29	2:31	2:35	2:38	2:40	2:08 2:43	2:09 2:44	2:12 2:47	2:13 2:48	2:15 2:50	2:17 2:53	2:19 2:55	2:21 2:57	2:23 2:59	2:25 3:01	2:26 3:02	2:28 3:04	2:30 3:06	2:32 3:08	2:33 3:09	2:35 3:11	2:37 3:13	2:40 3:15	2:43 3:18	2:47 3:22

Sentido Lliria

21:28	21:24	21:22	21:19	21:15	21:14	21:13	21:12	21:09	21:07	21:04	21:00	20:58	20:40 20:56	20:39 20:54	20:36 20:51	20:35 20:50	20:33 20:48	20:31 20:46	20:29 20:44	20:27 20:42	20:25 20:40	20:23 20:38	20:22 20:37	20:20 20:35	20:18 20:33	20:16 20:31	20:15 20:30	20:13 20:28	20:11 20:26	20:09 20:24	20:06 20:21	20:02 20:17
21:58	21:54	21:52	21:49	21:45	21:44	21:43	21:42	21:39	21:37	21:34	21:30	21:28	21:10 21:26	21:09 21:24	21:06 21:21	21:05 21:20	21:03 21:18	21:01 21:16	20:59 21:14	20:57 21:12	20:55 21:10	20:53 21:08	20:52 21:07	20:50 21:05	20:48 21:03	20:46 21:01	20:45 21:00	20:43 20:58	20:41 20:56	20:39 20:54	20:36 20:51	20:32 20:47
22:28	22:24	22:22	22:19	22:15	22:14	22:13	22:12	22:09	22:07	22:04	22:00	21:58	21:56	21:54	21:51	21:50	21:48	21:46 22:01	21:44 21:59	21:42 21:57	21:40 21:55	21:38 21:53	21:37 21:52	21:35 21:50	21:33 21:48	21:31 21:46	21:30 21:45	21:13 21:28 21:43	21:11 21:26 21:41	21:09 21:24 21:39	21:06 21:21 21:36	21:02 21:17 21:32
23:12	23:08	23:06	23:03	22:59	22:58	22:57	22:56	22:53	22:51	22:48	22:44	22:42	22:40	22:39	22:36	22:35	22:33	22:31	22:29	22:27	22:25	22:23	22:22	22:20	22:18	22:16	22:15	21:58 22:13 22:43	21:56 22:11 22:41	21:54 22:09 22:39	21:51 22:06 22:36	21:47 22:02 22:32
0:35	0:31	0:29	0:26	0:22	0:21	0:20	0:19	0:16	0:14	0:11	0:07	0:05	23:37 0:03	23:35 0:01	23:32 23:58	23:31 23:57	23:29 23:55	23:27 23:53	23:25 23:51	23:23 23:49	23:21 23:47	23:19 23:45	23:18 23:44	23:16 23:42	23:14 23:40	23:12 23:38	23:11 23:37	23:09 23:35	23:07 23:33	23:05 23:31	23:02 23:29	22:58 23:25
1:55	1:51	1:49	1:46	1:42	1:41	1:40	1:39	1:36	1:34	1:31	1:27	1:25	0:43 1:23	0:41 1:21	0:38 1:18	0:37 1:17	0:35 1:15	0:33 1:13	0:31 1:11	0:29 1:09	0:27 1:07	0:25 1:05	0:24 1:04	0:22 1:02	0:20 1:00	0:18 0:58	0:17 0:57	0:15 0:55	0:13 0:53	0:11 0:51	0:09 0:49	0:05 0:45
3:33	3:29	3:27	3:24	3:20	3:19	3:18	3:17	3:14	3:12	3:09	3:05	3:03	2:03 3:01	2:01 2:59	1:58 2:56	1:57 2:55	1:55 2:53	1:53 2:51	1:51 2:49	1:49 2:47	1:47 2:45	1:45 2:43	1:44 2:42	1:42 2:40	1:40 2:38	1:38 2:36	1:37 2:35	1:35 2:33	1:33 2:31	1:31 2:29	1:29 2:27	1:25 2:23

Servicios de las noches de sábados

Sentido Torrent Avinguda

20:08	20:11	20:13	20:16	20:19	20:21	20:22	20:24	20:26	20:28	20:31	20:34	20:36	20:38	20:40	20:42	20:43	20:45	20:47	20:49	20:51	20:52	20:54	20:55	20:57	20:59	21:01	21:02	21:04	21:06	21:09	21:12	21:16
20:48	20:51	20:53	20:56	20:59	21:01	21:02	21:04	21:06	21:08	21:11	21:14	21:16	20:58 21:18	21:00 21:20	21:02 21:22	21:03 21:23	21:05 21:25	21:07 21:27	21:09 21:29	21:11 21:31	21:12 21:32	21:14 21:34	21:15 21:35	21:17 21:37	21:19 21:39	21:21 21:41	21:22 21:42	21:24 21:44	21:26 21:46	21:29 21:49	21:32 21:52	21:36 21:56
21:28	21:31	21:33	21:36	21:39	21:41	21:42	21:44	21:46	21:48	21:51	21:54	21:56	21:38 21:58	21:40 22:00	21:42 22:02	21:43 22:03	21:45 22:05	21:47 22:07	21:49 22:09	21:51 22:11	21:52 22:12	21:54 22:14	21:55 22:15	21:57 22:17	21:59 22:19	22:01 22:21	22:02 22:22	22:04 22:24	22:06	22:09	22:12	22:16
22:08	22:11	22:13	22:16	22:19	22:21	22:22	22:24	22:26	22:28	22:31	22:34	22:36	22:18 22:38	22:20 22:40	22:22 22:42	22:23 22:43	22:25 22:45	22:27 22:47	22:29 22:49	22:31 22:51	22:32 22:52	22:34 22:54	22:35 22:55	22:37 22:57	22:39 22:59	22:41 23:01	22:42 23:02	22:44 23:04	23:06	23:09	23:12	23:16
22:48	22:51	22:53	22:56	22:59	23:01	23:02	23:04	23:06	23:08	23:11	23:14	23:16	23:18	23:20	23:22	23:23	23:25	23:27	23:29	23:31	23:32	23:34	23:35	23:37	23:39	23:41	23:42	23:44	23:46	23:49	23:52	23:56
23:22	23:25	23:27	23:30	23:32	23:34	23:35	23:37	23:38	23:40	23:42	23:45	23:47	23:49	23:51	23:53	23:54	23:56	23:57	23:59	0:01	0:02	0:04	0:05	0:07	0:09	0:11	0:12	0:14	0:16	0:18	0:21	0:25
													0:08	0:10	0:12	0:13	0:15	0:17	0:19	0:21	0:22	0:24	0:25	0:27	0:29	0:31	0:32	0:34	0:36	0:39	0:42	0:46
0:58	1:01	1:03	1:06	1:09	1:11	1:12	1:14	1:16	1:18	1:21	1:24	1:26	0:48 1:28	0:50 1:30	0:52 1:32	0:53 1:33	0:55 1:35	0:57 1:37	0:59 1:39	1:01 1:41	1:02 1:42	1:04 1:44	1:05 1:45	1:07 1:47	1:09 1:49	1:11 1:51	1:12 1:52	1:14 1:54	1:16 1:56	1:19 1:59	1:22 2:02	1:26 2:06
2:08	2:11	2:13	2:16	2:19	2:21	2:22	2:24	2:26	2:28	2:31	2:34	2:36	2:08 2:38	2:10 2:40	2:12 2:42	2:13 2:43	2:15 2:45	2:17 2:47	2:19 2:49	2:21 2:51	2:22 2:52	2:24 2:54	2:25 2:55	2:27 2:57	2:29 2:59	2:31 3:01	2:32 3:02	2:34 3:04	2:36 3:06	2:39 3:09	2:42 3:12	2:46 3:16

Sentido Lliria

21:20	21:17	21:15	21:12	21:09	21:07	21:06	21:04	21:02	21:00	20:57	20:53	20:51	20:49 21:09	20:47 21:07	20:45 21:05	20:44 21:04	20:42 21:02	20:40 21:00	20:38 20:58	20:36 20:56	20:35 20:55	20:33 20:53	20:32 20:52	20:30 20:50	20:28 20:48	20:26 20:46	20:25 20:45	20:23 20:43	20:21 20:41	20:19 20:39	20:16 20:36	20:12 20:32
22:00	21:57	21:55	21:52	21:49	21:47	21:46	21:44	21:42	21:40	21:37	21:33	21:31	21:29 21:49	21:27 21:47	21:25 21:45	21:24 21:44	21:22 21:42	21:20 21:40	21:18 21:38	21:16 21:36	21:15 21:35	21:13 21:33	21:12 21:32	21:10 21:30	21:08 21:28	21:06 21:26	21:05 21:25	21:03 21:23	21:01 21:21	20:59 21:19	20:56 21:16	20:52 21:12
22:40	22:37	22:35	22:32	22:29	22:27	22:26	22:24	22:22	22:20	22:17	22:13	22:11	22:09 22:29	22:07 22:27	22:05 22:25	22:04 22:24	22:02 22:22	22:00 22:20	21:58 22:18	21:56 22:16	21:55 22:15	21:53 22:13	21:52 22:12	21:50 22:10	21:48 22:08	21:46 22:06	21:45 22:05	21:43 22:03	21:41 22:01	21:39 21:59	21:36 21:56	21:32 21:52
23:20	23:17	23:15	23:12	23:09	23:07	23:06	23:04	23:02	23:00	22:57	22:53	22:51	22:49 23:31	22:47 23:29	22:45 23:27	22:44 23:26	22:42 23:24	22:40 23:22	22:38 23:20	22:36 23:18	22:35 23:17	22:33 23:15	22:32 23:14	22:30 23:12	22:28 23:10	22:26 23:08	22:25 23:07	22:23 23:05	22:21	22:19	22:16	22:12
0:32	0:29	0:27	0:24	0:21	0:19	0:18	0:16	0:14	0:12	0:09	0:05	0:03	0:01 0:41	23:59 0:40	23:57 0:37	23:56 0:36	23:54 0:34	23:52 0:32	23:50 0:30	23:48 0:28	23:47 0:26	23:45 0:24	23:44 0:23	23:42 0:21	23:40 0:19	23:38 0:17	23:37 0:16	23:29 23:35 0:14	23:27 0:12	23:25 0:10	23:22 0:08	23:18 0:04
1:52	1:48	1:46	1:43	1:40	1:39	1:38	1:37	1:34	1:32	1:29	1:25	1:23	1:21 2:01	1:20 2:00	1:17 1:57	1:16 1:56	1:14 1:54	1:12 1:52	1:10 1:50	1:08 1:48	1:06 1:46	1:04 1:44	1:03 1:43	1:01 1:41	0:59 1:39	0:57 1:37	0:56 1:36	0:54 1:34	0:52 1:32	0:50 1:30	0:48 1:28	0:44 1:24
3:12	3:08	3:06	3:03	3:00	2:59	2:58	2:57	2:54	2:52	2:49	2:45	2:43	2:41	2:40	2:37	2:36	2:34	2:32	2:30	2:28	2:26	2:24	2:23	2:21	2:19	2:17	2:16	2:14	2:12	2:10	2:08	2:04

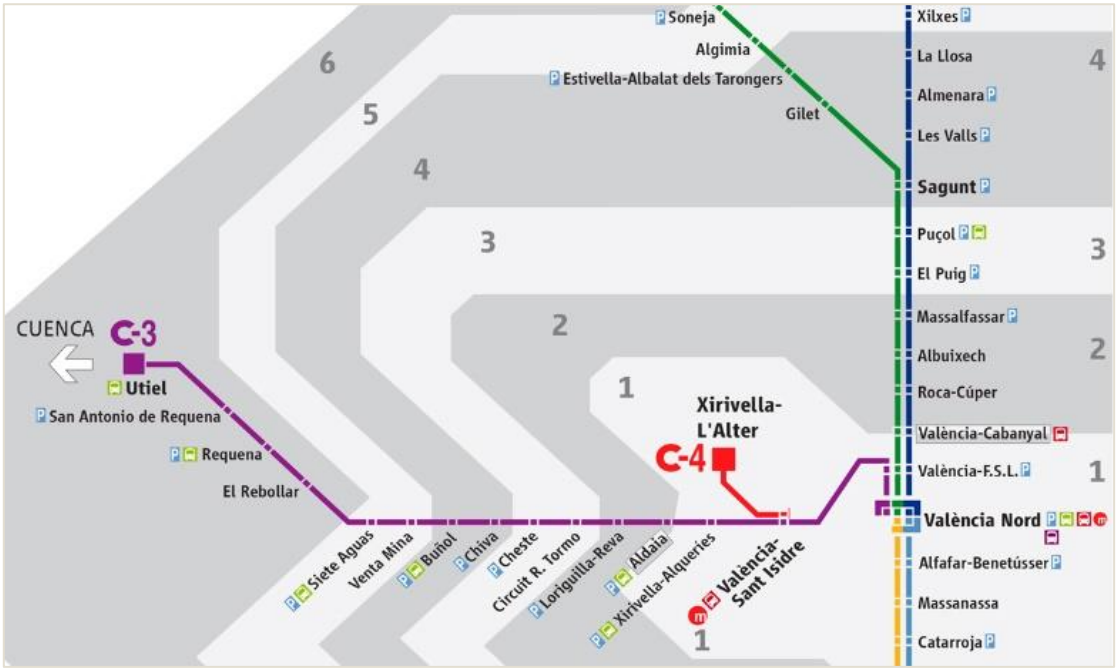
2.8.4. Tren de cercanías

Riba-roja se encuentra conectado por la línea C-3 de Cercanías Valencia, explotada por Renfe Operadora.

Esta línea comienza su recorrido en la estación de València-Nord, donde tiene correspondencia con el resto de las líneas de Cercanías Valencia, además de las líneas 3, 5 y 9 de MetroValencia, y líneas de media y larga distancia. El recorrido continúa su trayecto en las paradas de Valencia-Fuente de San Luis, València-Sant Isidre, Xirivella-Alqueries, Aldaia, Loriguilla-REVA, el apeadero Circuit Ricardo Tormo, Cheste, Chiva, Buñol, Venta Mina, Siete Aguas, El Rebollar, Requena, San Antonio de Requena y Utiel.

La estación de Loriguilla-REVA, situada entre el municipio de Loriguilla y los polígonos industriales del sur de Riba-roja, cuenta con servicios de media distancia que la unen con las provincias de Madrid, Cuenca y Valencia.

La frecuencia de los trenes de cercanías es de 20 minutos en hora punta hasta Valencia y Buñol, y de 40 minutos el resto del día. Hasta Utiel sólo llegan 7 trenes diarios, con una frecuencia aproximada de 2 horas.



Recorrido línea 3 Cercanías Valencia. Fuente: Renfe.

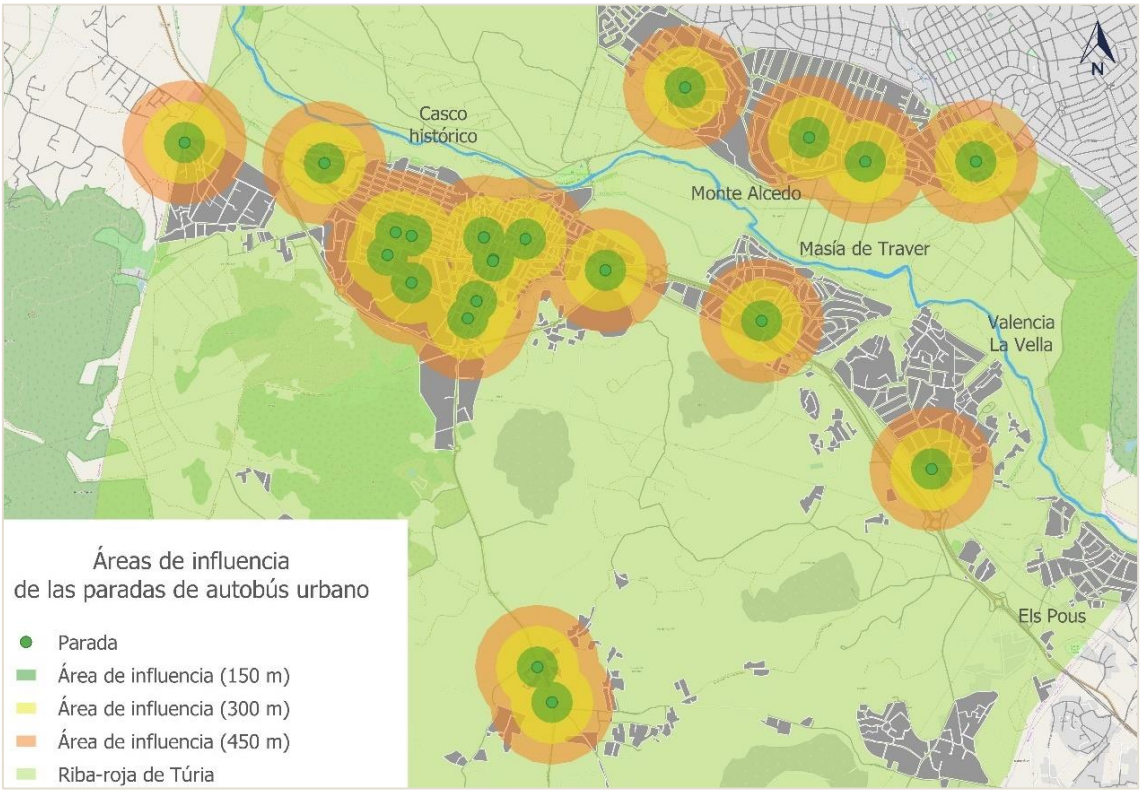
2.8.5. Cobertura de la red

Otra parte importante, es el estudio del área de influencia de las paradas de autobús, es decir, conocer el área que está comprendida en un rango de distancia determinado que permita de una forma visual detectar aquellas zonas con menor accesibilidad y cobertura.

En este caso, se han utilizado tres rangos de distancia **150 m** (1 minuto a pie), **300 m** (4 minutos a pie), **y 450 m** (5 minutos minutos a pie),

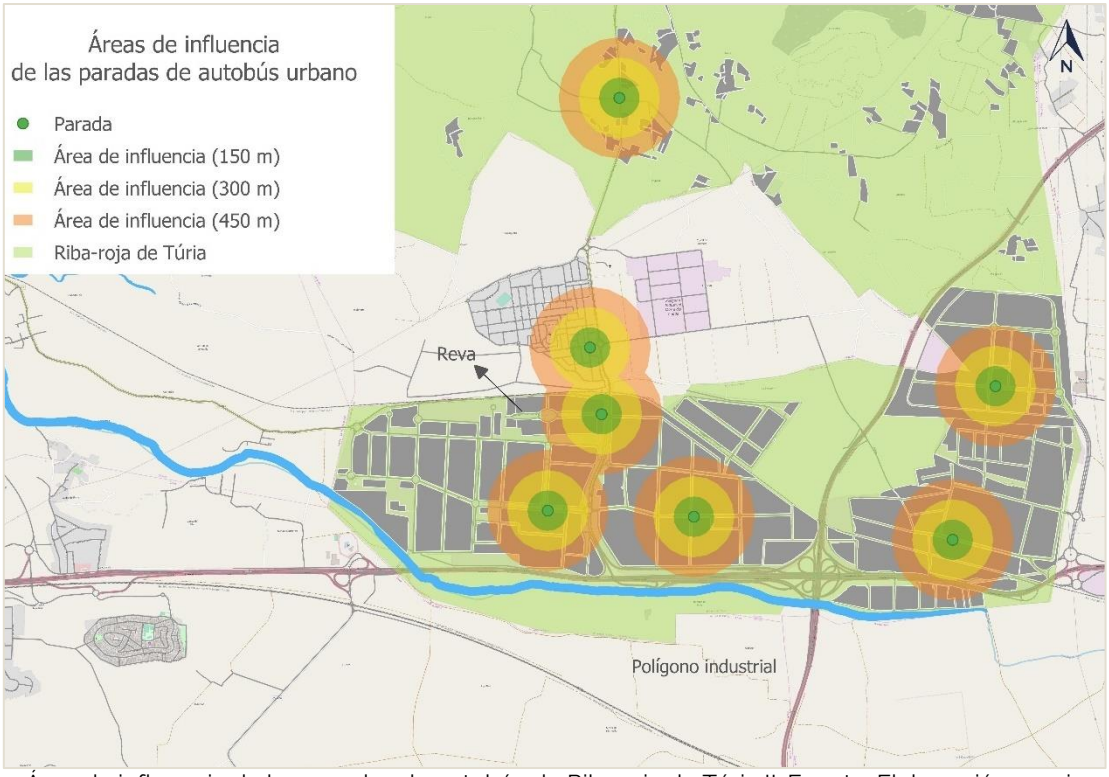
En el siguiente plano se puede observar esta representación donde se aprecia una cobertura territorial total en todo el casco histórico de Riba-roja de Túria.

La urbanización de Valencia la Vella sólo dispone de una parada que se sitúa en la zona sur, dejando a la población de la zona norte a más de 5 minutos a pie de la parada más próxima. Además, las zonas residenciales que se encuentran diseminadas por el término municipal como es el caso de La Llobatera y Els Pous no disponen de parada a menos de 450 metros. Por tanto, se puede ver cómo la cobertura de este tipo de servicio en aquellas zonas residenciales alejadas del principal núcleo urbano, tienen dificultades de acceso al autobús.



Área de influencia de las paradas de autobús de Riba-roja de Túria. Fuente: Elaboración propia

En los polígonos industriales del sur sólo existen 6 paradas, una de ellas en el término municipal de Loriguilla. Se puede observar que la accesibilidad en transporte público para los desplazamientos al área industrial es escasa, pues la oferta de transporte público sólo cubre las zonas más céntricas del territorio.



Área de influencia de las paradas de autobús de Riba.roja de Túria II. Fuente: Elaboración propia

2.9.Distribución urbana de mercancías

El desarrollo económico y comercial de una ciudad se encuentra estrechamente ligado al transporte urbano de mercancías, resultando esta actividad una de las principales causas que repercuten en la movilidad, y que debe planificarse de manera eficiente teniendo en cuenta todos los elementos que actúan sobre ella, tales como la congestión del viario, el cumplimiento de los horarios y espacios previstos, la contaminación de los vehículos de reparto, o la seguridad vial, entre otras.

El municipio dispone de una **ordenanza** que regula la tasa por entrada de vehículos a través de las aceras y reservas de la vía pública para minusválidos, aparcamiento, **carga y descarga de mercancías de cualquier clase**, cuyas normas atienden a lo establecido en el artículo 57 y 20.3 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, del Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

Dicha Ordenanza recoge en su artículo 4, las características de los vados para las plazas reservadas para la carga y descarga de mercancías, estableciendo dos zonas con horarios diferenciados:

- Casco urbano: Horario de 8,00 a 21,00.
- Resto del término municipal: 24 Horas.

Dentro de cada zona el horario se define según las características y servicios existentes. Por ejemplo, en el carrer Mercat, en el caso urbano, el horario establecido para la carga y descarga del Mercat Municipal es de lunes a sábado de 7 a 15 horas sin límite de tiempo. Sin embargo, en carrer Major, la reserva de la plaza está habilitada de 6 a 14 horas y de 16 a 20 horas en día laborable, con una limitación de 15 minutos.

Horario de carga y descarga en calle Mayor. Fuente: elaboración propia.

Por su parte, la anchura de aprovechamiento de la calzada por este tipo de vados será la mínima necesaria para la realización de la carga y descarga, según justificación formulada por el interesado y aprobado por la Policía Local.

Además, en caso de que se apruebe una o varias zonas como áreas comunes de carga y descarga que afecta a la zona donde se haya autorizado la reserva, esta plaza quedará anulada.

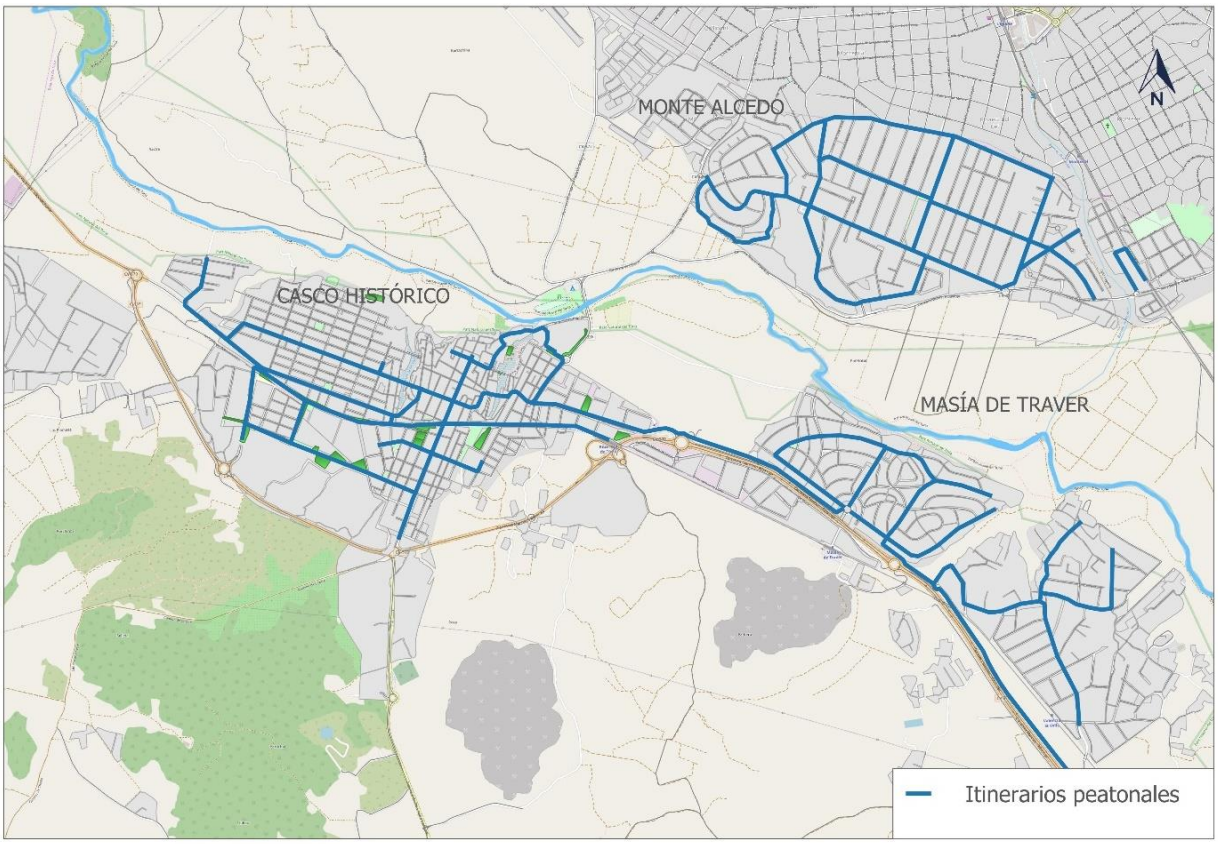
2.10. Movilidad activa

2.10.1. Movilidad a pie

a) Itinerarios peatonales

La red peatonal está constituida por las aceras, bulevares, paseos, plazas, calles de plataforma compartida con prioridad peatonal y zonas verdes.

Los principales itinerarios peatonales son:



Principales itinerarios peatonales de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

Se detecta alta actividad peatonal en los siguientes barrios por los motivos que se indican:

- **Casco histórico, Eras Altas y Carretera de Loriguilla**: Son zonas donde se encuentran numerosos edificios públicos como la Casa de la Cultura, el Ayuntamiento o el Mercado Municipal. La falta de aparcamiento en esta zona hace que los desplazamientos a pie puedan recoger viajes recorridos en vehículo motorizado, a pesar de la estrechez de las aceras de la zona.

- **El Ensanche**: zonas de expansión urbana de viviendas unifamiliares y edificios residenciales con alta presencia de espacios verdes y de ocio, que propician los desplazamientos a pie.

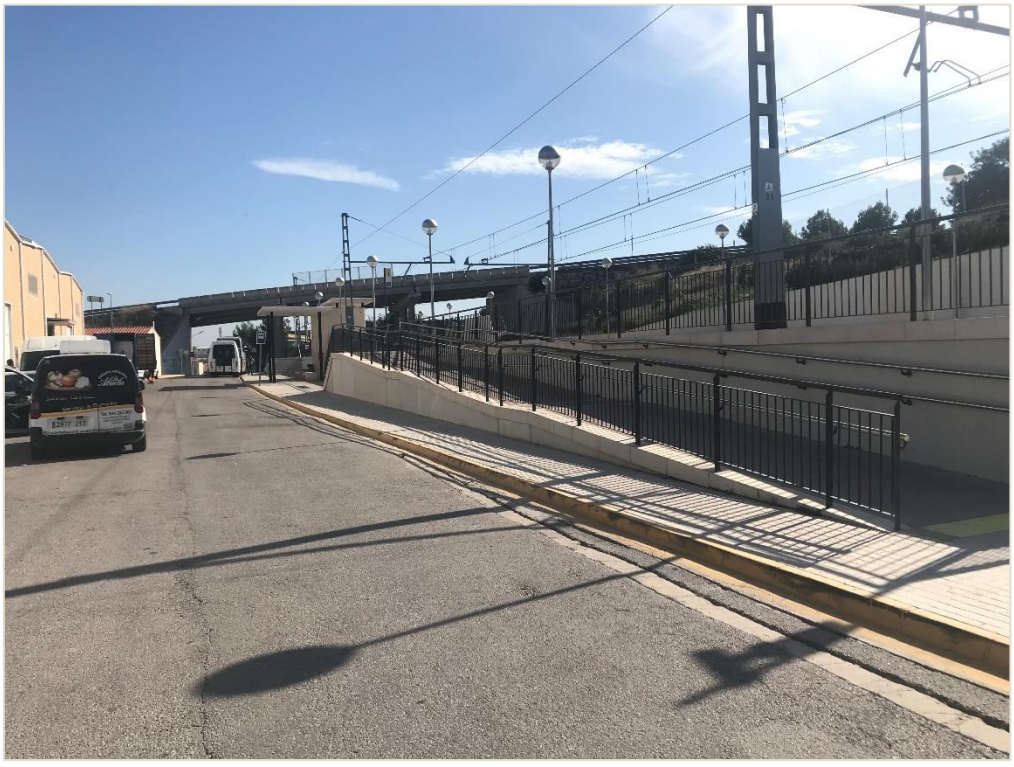
Los puntos más críticos relacionados con la movilidad peatonal se encuentran en la calle Mayor, en la estación de Metro (estación de Riba-roja y El Clot) y en la zona del Ensanche.

La calle Mayor, a pesar de ser una de las principales vías del pueblo, su iluminación es deficiente, especialmente en los cruces. La calle presenta plataforma única y prioridad peatonal hasta la carretera de Vilamarxant, y acerado en el tramo sur. Este último intervalo dispone de un ancho inadecuado en las aceras (inferior a 1,20 metros), no permitiendo el cruce entre peatones y personas en silla de ruedas e incumpliendo los parámetros mínimos que exige la normativa de Accesibilidad autonómica sobre la supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas.

Calle Mayor. Fuente: elaboración propia.

El entorno de la estación de metro de Riba-roja se encuentra acondicionada para todo tipo de peatones, ya que cuenta con rampas y escaleras debidamente señalizadas y adaptadas, con pendiente adecuada, rellano y pasamanos.

Por otro lado, en los desplazamientos desde el casco histórico hacia el Ensanche y la zona del Polideportivo Municipal, se aprecian pendientes transversales que dificultan la movilidad peatonal.



Rampa de acceso a la estación del metro. Fuente: elaboración propia.

La estación de metro de El Clot, ubicada al norte, no dispone de itinerario peatonal desde las urbanizaciones, por lo que los residentes del norte de Riba-roja que deseen utilizar el metro, se ven obligados a desplazarse en vehículo privado o autobús para ir a la estación.

b) Caminos escolares

Además de los principales itinerarios peatonales mencionados en el punto anterior, para crear un entorno educativo seguro y saludable y fomentar la autonomía personal de los niños y niñas, El Ayuntamiento de Riba-roja ha puesto en marcha en septiembre de 2019 la iniciativa **"Xino, Xano, Camins Escolares Segurs"** en los centros de Mas d'Escoto, Camp de Túria, colegio Cervantes y Asunción de Nuestra Señora.

A través de estos caminos, los alumnos a partir de 3º de primaria de dichos centros podrán realizar el desplazamiento de ida y vuelta desde sus casas a los colegios, acompañados inicialmente por la Policía y Protección Civil. En la siguiente tabla se muestra los niños que han participado en esta iniciativa durante la primera semana del curso.

Colegios	01/10/2019		02/10/2019		03/10/2019	
	Mañana	Tarde	Mañana	Tarde	Mañana	Tarde
Cervantes	0	0	0	0	0	0
Camp de Túria	10	0	7	0	10	0
Asunción	4	0	4	0	13	0
Mas D´Escoto	6	3	7	3	7	2
Eres Altes	0	0	0	0	0	0

Acompañamiento policial. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria

Las rutas se señalizan a través de figuras de escolares que estarán situadas en los distintos puntos de recogida. Existen nueve recorridos, entre los que destacan: itinerario Eres Altes desde camí Valencià; los alumnos del Mas d'Escoto y Camp de Túria inician el trayecto desde la Avenida de la Paz, c/Isabel la Católica y c/Luís Santángel; el colegio Cervantes desde Jardí La Mallà y, por su parte, el centro Asunción de Nuestra Señora contará con dos puntos de encuentro: enfrente de la vieja estación de Renfe y desde camí Valencià. De la misma forma, existen dos rutas más desde los colegios Cervantes y Asunción para acudir al Conservatorio Municipal.

Señalización del camino escolar. Fuente: Elaboración propia

Caminos escolares seguros. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

Número de itinerario	Recorrido
1	C/ Virgen Begoña y C/ Generalitat
2	C/Santángel
3	C/ Arrosals , C/ La Señera y C/Dr Fleming
4	C/Conde – C/Velazquez – C/Pobla Valbona

Identificación de los caminos escolares. Fuente: Elaboración propia

c) Mobiliario urbano

Respecto al mobiliario urbano, existen distintas tipologías en la vía pública, ya sea espacios peatones o zonas verdes, que mejoran la experiencia y calidad del desplazamiento a pie.

Papeleras, bancos, dispensadores de bolsas para recoger los excrementos de las mascotas, luminarias y arbolado de alineación, postes y balizas están presentes en los principales ejes y zonas urbanas.

El Plan Municipal de Accesibilidad en el Urbanismo de Riba-roja de Túria, elaborado en octubre de 2017, describe de manera detallada las características y ubicación que debe tener el mobiliario urbano, elementos de señalización e información, papeleras, fuentes, bancos y otros elementos de descanso, etc.

En los últimos años se está empezando a corregir los elementos presentes como pavimentos podotáctiles, encaminamientos y rebajes de bordillos en la unión con la calzada, así como la sustitución o reubicación de elementos de mobiliario urbano.

Además, se han realizado tareas de reparación y renovación de aceras, reposición de alcorques o repintado de señalización horizontal en distintos puntos del municipio, además de los proyectos que se están ejecutando en la actualidad para mejorar la accesibilidad a pie de los vecinos y vecinas.

Un claro ejemplo es el proyecto "Porta del Túria", en el que, además de dar continuidad al cauce del Barranc dels Moros, se diseñarán recorridos peatonales y ciclistas en el interior del barranco para erradicar el aislamiento que supone el talud del barranco sobre el casco urbano.

Infografía del proyecto "Porta del Túria". Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

Durante las obras de adaptación topográfica y eliminación del talud de las antiguas vías de tren del Barranco de los Moros se ha instalado una pasarela ciclopeatonal provisional para conectar la zona del casco urbano con el ConectaMetro.

Pasarela ciclopeatonal provisional. Fuente: elaboración propia.

Pasarela ciclopeatonal provisional. Fuente: elaboración propia.

Otra de las actuaciones previstas es la reurbanización y adaptación de la Plaza de la Estación y la calle Muelle, que incluye el cambio de la zona de juegos infantiles ubicada en el parque de la Plaza de la Estación, la adaptación de la zona del Parque a la normativa de accesibilidad vigente, la creación de nuevos espacios cubiertos y la construcción de una **zona de juegos biosaludables**.

Este proyecto busca de adaptar las zonas urbanas a las necesidades de las personas con movilidad reducida y a las del peatón en general.

2.10.2. Movilidad en bicicleta y VMP

En Riba-roja de Túria existe una red ciclista de más de 20 km (10 km de **carril bici** y **vías ciclopeatonales** y 10 km en **ciclocalles)**. Dicha red ciclista se puede visualizar en la aplicación para móviles "Riba-roja Info".

A continuación, se muestran tres ejemplos de este tipo de vías ciclistas en Riba-roja de Túria.

Vía ciclopeatonal (izq.) y carril bici junto (der.). Fuente: elaboración propia.

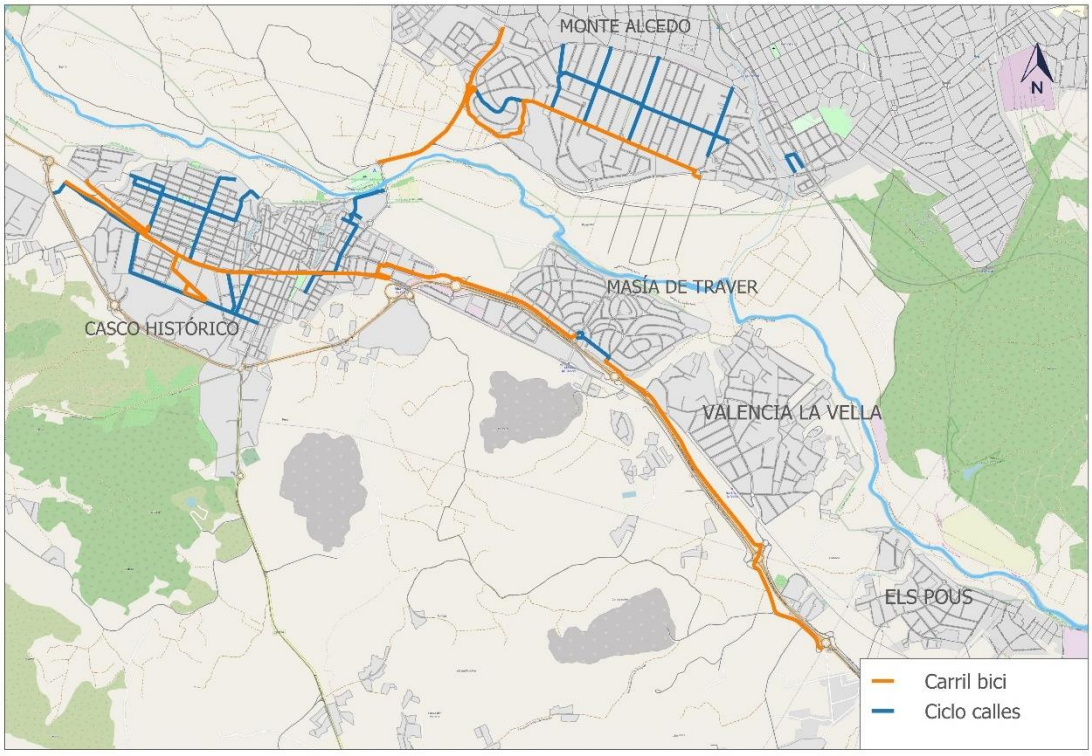
Ciclocalle (Plaça de Germanies). Fuente: elaboración propia.

Por el centro urbano de Riba-roja discurre una vía para bicicletas que lo atraviesa de este a oeste por las calles Arrossals y la Senyera conectado con el camino de Valencia por la calle Barraca. Algunos tramos son carril bici y acera bici, (sólo para bicicletas) y otros son vías ciclopeatonales (vías para peatones y bicicletas, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos, parques, jardines, etc.).

En el caso de las vías ciclopeatonales, se trata de una infraestructura segura para el ciclista puesto que se evita la interacción con los vehículos motorizados, sin embargo, resultan incómodas y peligrosas para el peatón, puesto que parte del itinerario peatonal discurre en paralelo con el ciclista.

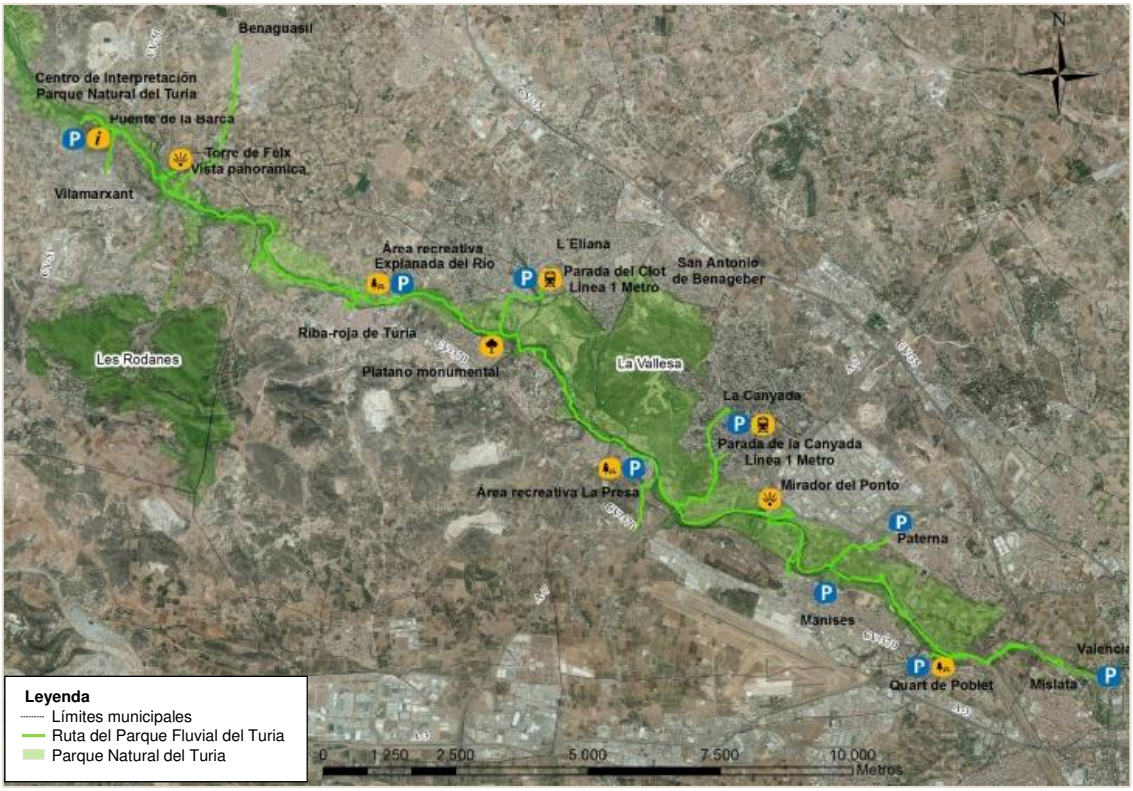
Las urbanizaciones del norte también disponen de carril bici y ciclocalles, sin embargo, aún no existe conexión con la red ciclista del núcleo urbano de Riba-roja. En este sentido, una de las propuestas del Plan de Movilidad Ciclopeatonal, en el que participa el Ayuntamiento de Riba-roja de Túria junto con la Diputación de Valencia, es conectar el centro urbano de Riba-roja con las urbanizaciones del norte

(El Molinet, Santa Mónica, Parque Montealcedo, Montealcedo, Entrenaranjos y Santa Rosa), ampliando cerca de 2,2 km lineales a la red ciclista actual, para formar un gran cinturón ciclo-peatonal que integre todo el municipio.



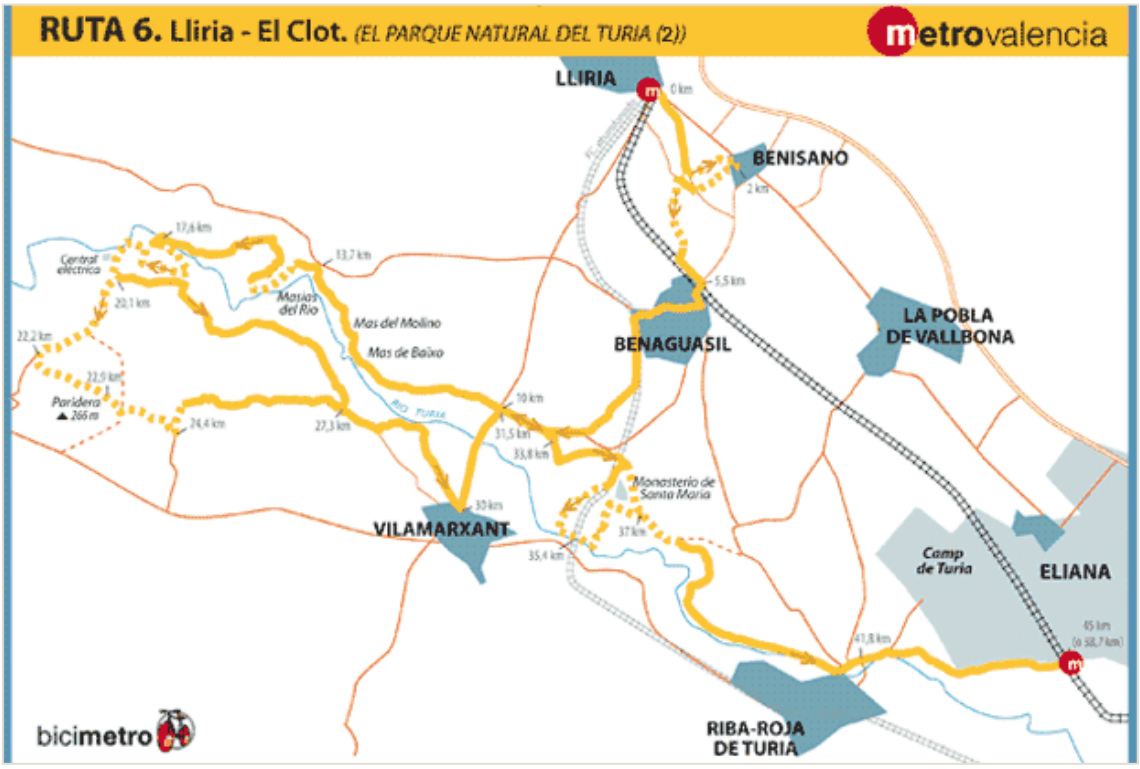
Mapa de la red ciclista actual. Fuente: elaboración propia.

Como se ha comentado anteriormente, el área del Parque Natural del río Túria dispone de una vía verde que comunica las comarcas de L'Horta y el Camp de Túria con Valencia y otras rutas biosaludables de senderismo y ciclismo que llega hasta el al Parque Natural de les Rodanes, que inicia en la calle Arrosals, junto al Polideportivo Municipal.



Ruta del Parque Natural del río Túria. Fuente: Parc del Turia.

Por otro lado, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) ha elaborado una guía de itinerarios "BICI+METRO" de Metrovalencia para promover el uso combinado de la bici y el metro sin necesidad de usar el vehículo privado. En total existen 18 rutas, clasificadas según grado de dificultad y distancia, de la cual la ruta 6 pasa por Riba-roja.



Ruta 6. Lliria – El Clot de Metrovalencia. Fuente: Metrovalencia.

Otra de las iniciativas que se han implantado en Riba-roja para fomentar los desplazamientos en bicicleta, es la bonificación a aquellas empresas que incentiven y favorezcan el uso de la bici entre sus empleados y empleadas, para así facilitar que la movilidad sostenible sea una realidad lo antes posible.

Además, se ha habilitado una línea de subvenciones públicas que permitirá la compra de bicicletas en tres modalidades: normales, eléctricas y un kit para adaptar las normales a las eléctricas.

Atendiendo a la **oferta de aparcamiento exclusivo y dedicado**, existe una oferta de plazas de aparcabicis adecuada en la mayoría de los nodos de atracción, como centros escolares, estación de metro, Ayuntamiento, el Centro de Información Juvenil o la Policía Local, entre otros.

No existen mapas municipales de acceso online o físico de localización de los aparcabicis.

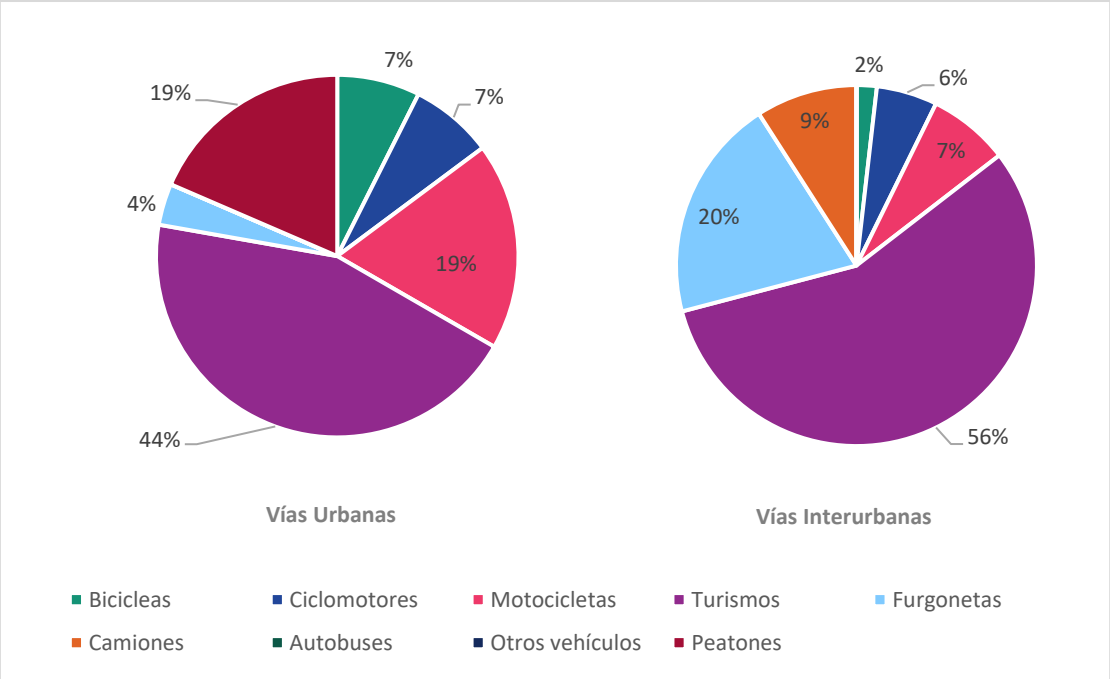
Aparcabicis dentro de un centro escolar en Riba-roja (izq) y en la estación de metro (der).
Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria y elaboración propia.

2.11. Seguridad Vial

La seguridad vial es una de las temáticas principales de la movilidad sostenible. La convivencia de diferentes modos de transporte en el espacio viario, y espacios e infraestructuras seguras y adecuadas para todo tipo de desplazamiento, es uno de los objetivos principales del PMUS.

La contribución de cada modo de transporte a la accidentalidad es diferente, en el caso del vehículo privado está estrictamente relacionada al volumen de vehículos y velocidades a la que transitan, así como al respeto a las normas de circulación.

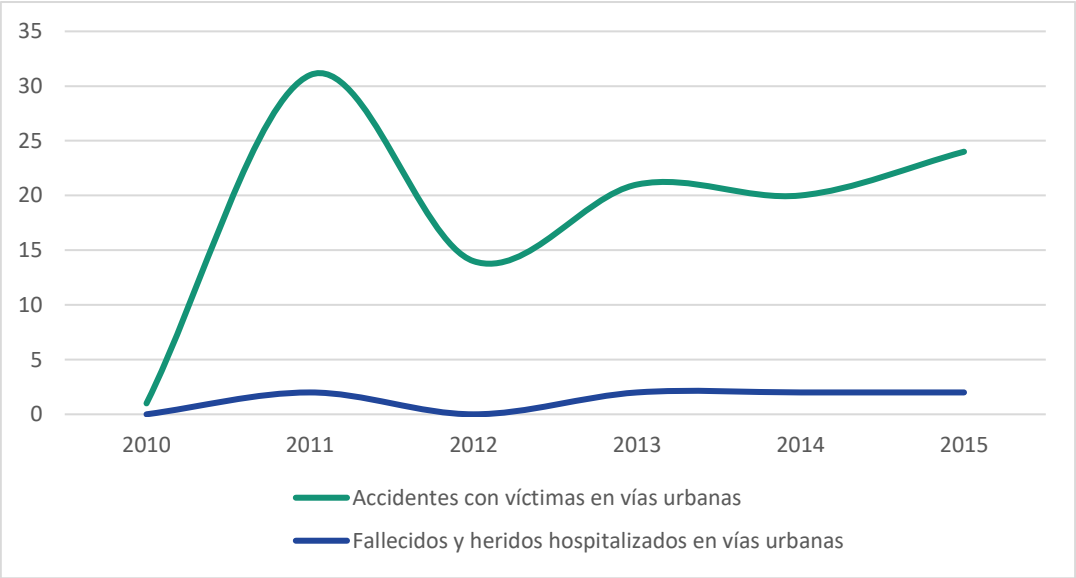
En un análisis global según accidentes en función del tipo de vehículo y de vía, se observa que el **56% de las personas usuarios afectadas en vías interurbanas y el 44% en vías urbanas** se desplazaba en turismo, siendo la principal fuente de siniestralidad en la red viaria.



Siniestralidad por modo de transporte y tipo de vía en Riba-roja de Túria, 2015. Fuente: DGT

Según datos de la DGT, entre los años 2012 y 2015 se produjo un repunte en el número de accidentes con víctimas en vías urbanas de Riba-roja de Túria. La punta se alcanzó en el año 2011, en el que se registraron 31 accidentes.

Respecto a los fallecidos y heridos graves que han necesitado hospitalización durante al menos 24 horas, la dinámica se mantiene constante a lo largo de los años, en torno a 2 accidentes graves por curso.



Evolución de la siniestralidad. Fuente: DGT

2.12. DAFO de la movilidad del municipio

Tras el prediagnóstico de la movilidad, se ha realizado una matriz de análisis DAFO, metodología cuya base es la estructuración de los factores de desarrollo futuro en

dos grandes grupos (Externos / Internos), subdivididos a su vez cada uno de ellos en otros dos (oportunidades y amenazas / fortalezas y debilidades):

- Las **Oportunidades** son situaciones externas, positivas, que se generan en el entorno, que pueden ser aprovechadas para el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible, y que no son controlables por los agentes presentes en el municipio.

- Las **Amenazas** son situaciones negativas externas, que pueden afectar de manera importante a la situación futura.

- Entendemos como **Fortalezas** aquellos elementos internos y positivos que facilitan que el Municipio de Riba-roja de Túria pueda conseguir la implantación de medidas que favorezcan el desarrollo de pautas de movilidad sostenible:

- Las **Debilidades** se refieren a todos aquellos elementos, recursos, habilidades y actitudes que pueden constituir barreras para el desarrollo de escenarios de movilidad sostenible.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Necesidad de desplazamientos desde las urbanizaciones al centro de Riba-roja de Túria por falta de equipamientos. • Existen áreas con importantes desniveles entre diferentes barrios y viarios del municipio, que dificulta, incluso, la movilidad peatonal y accesibilidad en determinados desplazamientos. Específicamente en zonas aledañas al Casco histórico. • Efecto barrera de la carretera de Vilamarxant en el núcleo de Riba-roja. • Deficiente conectividad ciclista entre el núcleo urbano, urbanizaciones y polígono industrial. • Ausencia de una red continua y accesible de itinerarios peatonales. • Débil transición tecnológica y eléctrica del parque de vehículos municipal. 9 de cada 10 coches matriculados en el municipio utilizan carburantes convencionales (diésel o gasolina). • Alta permeabilidad del centro urbano al tránsito en coche particular a través de las carreteras de Vilamarxant y Valencia. • Inexistencia de itinerario peatonal hasta la parada de metro de El Clot.	• El Ayuntamiento de Riba-roja de Túria incentiva la compra de vehículos bonificando en el impuesto de vehículos hasta el 75% para los dueños de los vehículos híbridos y otro 75% para los propietarios de coches eléctricos. • Riba-roja dispone de la primera electrolinera pública de carga rápida del Camp de Túria. • Bonificación por parte del Ayuntamiento a aquellas empresas que incentiven y favorezcan el uso de la bici entre sus empleados y empleadas. • Subvenciones públicas para la compra de bicicletas: normales, eléctricas o un kit para adaptar las normales a las eléctricas. • Riba-roja dispone de un servicio de autobús urbano con conexión al metro. • El municipio cuenta con una red de espacios públicos como plazas y parques de primer nivel y que se distribuyen a lo largo del núcleo urbano, los cuales, en muchos casos, son elementos estructurantes de los itinerarios peatonales y espacios de estancia y ocio de la población. • El municipio dispone de una ordenanza que regula la tasa por utilizaciones privativas o aprovechamientos especiales de la vía pública para la carga y descarga de distribución urbana de mercancías. • Vehículos eléctricos del Ayuntamiento.
AMENAZAS	**OPORTUNIDADES**
• Uso del vehículo privado muy consolidado en la población. • Incomprensión social en otras experiencias relativas a la movilidad, como la reordenación del tráfico en el núcleo de Riba-roja. • Necesidad de una gran cooperación administrativa para fomentar la movilidad sostenible para los desplazamientos interurbanos. • La recuperación económica puede generar mayor uso del vehículo privado. • Tendencia a realizar viajes cada vez más largos. • El auge de vehículos privados de combustión eléctrica o híbrida puede reducir la cuota de modos más sostenibles. • La mejora de las condiciones económicas a medio plazo puede generar un incremento de las actividades económicas, que afectaría directamente a la movilidad, ya que los trayectos en vehículo privado aumentarían.	• La ubicación de Riba-roja permite una excelente comunicación con los principales centros de actividad económica y dotacional a todas las escalas: regional, provincial y comarcal • Riba-roja representa un punto de vertebración territorial regional. El municipio se encuentra entre corredores diferenciados de alta capacidad: A-7 y y A-3. • El área industrial de Riba-roja es uno de los más importantes del corredor mediterráneo. • La Comunidad Valenciana cuenta con Estrategias Territoriales y socio-productivas que incentivan la cohesión y desarrollo económico del territorio a través de la movilidad limpia y sostenible. • Park & Ride o aparcamiento disuasorio en la estación de metro. • Existe margen de mejora en la oferta de transporte público. • Evolución de la tecnología en el ámbito de la gestión inteligente de la movilidad. • Aprobación del nuevo servicio de transporte colectivo por entre Riba-roja, Vilamarxant, Benaguasil y Llíria.

03

Diagnóstico

Movilidad centrada
en las personas.

3. Diagnóstico

El objetivo del **Diagnóstico** es proporcionar una visión integral de la situación actual de la movilidad municipal, así como de la generada en localidades limítrofes, para conocer cuál es la situación de partida y detectar los problemas específicos a resolver (PER) respecto a la movilidad urbana sostenible.

Se ha parametrizado la movilidad local siguiendo la siguiente metodología de análisis:

- **Explotación de datos y análisis sectoriales**, diferenciando datos cualitativos y cuantitativos, y analizando los modos de desplazamiento en base a criterios funcionales y perceptivos, entre otros.
- **Integración de las percepciones ciudadanas** recogidas en la campaña de encuestas con el resto de indicadores urbanos, por áreas de temáticas de movilidad, mediante un estudio cruzado y comparativo.
- Identificación de necesidades en base a la **perspectiva de género y enfoque generacional**. El objetivo es entender la problemática asociada, desde la perspectiva de un niño o niña de 8 años, hasta la de una persona de 80.

3.1. Trabajo de campo y participación ciudadana

3.1.1. Recogida de datos cuantitativos

Los levantamientos de campo desarrolladas fueron dimensionados y enfocados a los efectos de realizar una caracterización exhaustiva de la movilidad de Riba-roja de Túria. En este sentido, los trabajos de campo programados y desarrollados fueron los siguientes:

Ámbito de caracterización	Actuación
Movilidad peatonal	Inventario de la red peatonal.
	Auditoria de accesibilidad y conectividad de la red peatonal.
Movilidad ciclista y VMP	Inventario de infraestructura ciclista.
	Identificación de itinerarios ciclistas.
Transporte público	Inventario de la Red de transporte.
	Localización de paradas, estaciones o puntos e intercambio modal.
Viario, tráfico y circulación	Inventario y categorización de la red viaria.
	Recorridos en vehículo flotante.
	Aforos manuales direccionales y clasificados.
Aparcamiento	Inspección visual.
	Aforos de ocupación y rotación
Carga y descarga	Inventario de zonas de área y descarga.
	Aforos de utilización y ocupación.
Aspectos medioambientales y energéticos	Inventario del parque de vehículos.
	Contabilización de los viajes que se realizan y reparto modal.
	Inventario de ruidos

Tabla resumen del trabajo de campo. Fuente: elaboración propia.

3.1.2. Recogida de percepciones ciudadanas

Se ha optado por la realización de una encuesta general de movilidad y de otras encuestas ágiles específicas, que facilitan la realización de estudios centrados en las experiencias, hábitos y actitudes de las personas consultadas, en las que estas facilitan su opinión en relación con los desplazamientos que realizan diariamente.

El objetivo de la encuesta de movilidad es generar una muestra representativa de la población de Riba-roja de Túria que nos permita caracterizar sus desplazamientos según los motivos por los que se llevan a cabo y los modos de transporte utilizados desde, de la coyuntura sociodemográfica de la población, y de la estructura familiar. A partir de este modelo se desarrollaron las siguientes tipologías de encuestas ágiles:

- **Encuestas para ciclistas:** En esta categoría se incluye todo lo relacionado con la movilidad ciclista, para conocer las pautas de movilidad y percepciones de las personas usuarias sobre la infraestructura, itinerarios, servicios y conectividad funcional entre áreas del municipio, etc.

- **Encuestas para peatones:** están enfocadas principalmente en la accesibilidad y autonomía de la ciudadanía al momento de utilizar los servicios y espacios públicos de la ciudad.
- **Encuestas al comercio local:** el objetivo de esta encuesta es entender la valoración, percepción y gestión de la movilidad de mercancías del municipio.
- **Encuestas escolares:** Los estudiantes son un grupo de la sociedad muy importante, pues los hábitos de movilidad a los que se acostumbren hoy en día marcarán la movilidad del futuro. Por ello, es más que necesario conocer sus formas de desplazamiento actual.

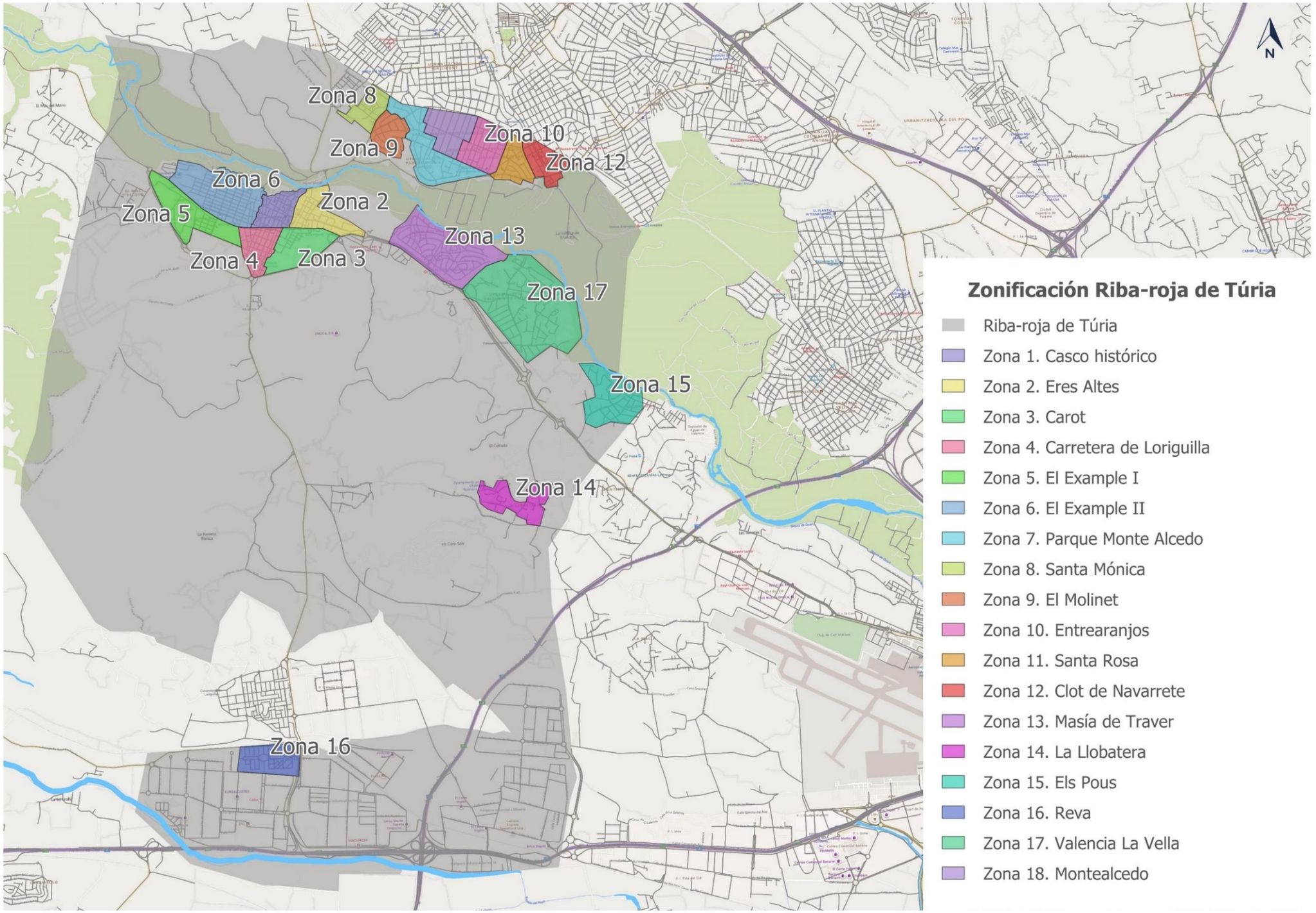
Las encuestas citadas han permitido obtener la siguiente información:

- Reparto modal, conociendo tanto los modos de transporte habituales utilizados por la ciudadanía en sus desplazamientos obligados (trabajo y estudio), como para el resto de los viajes.
- Matriz Origen-Destino de los desplazamientos.
- Tiempos de viaje.
- Percepciones sobre la movilidad en transporte público y modos blandos.
- Movilidad desde la perspectiva de género.
- Movilidad desde el enfoque generacional.
- Diferencias de movilidad en función del nivel económico o renta.
- Diferencias de movilidad en función del nivel de estudios.
- Diferencias de movilidad en función del lugar de residencia.
- Disponibilidad de vehículos a motor.

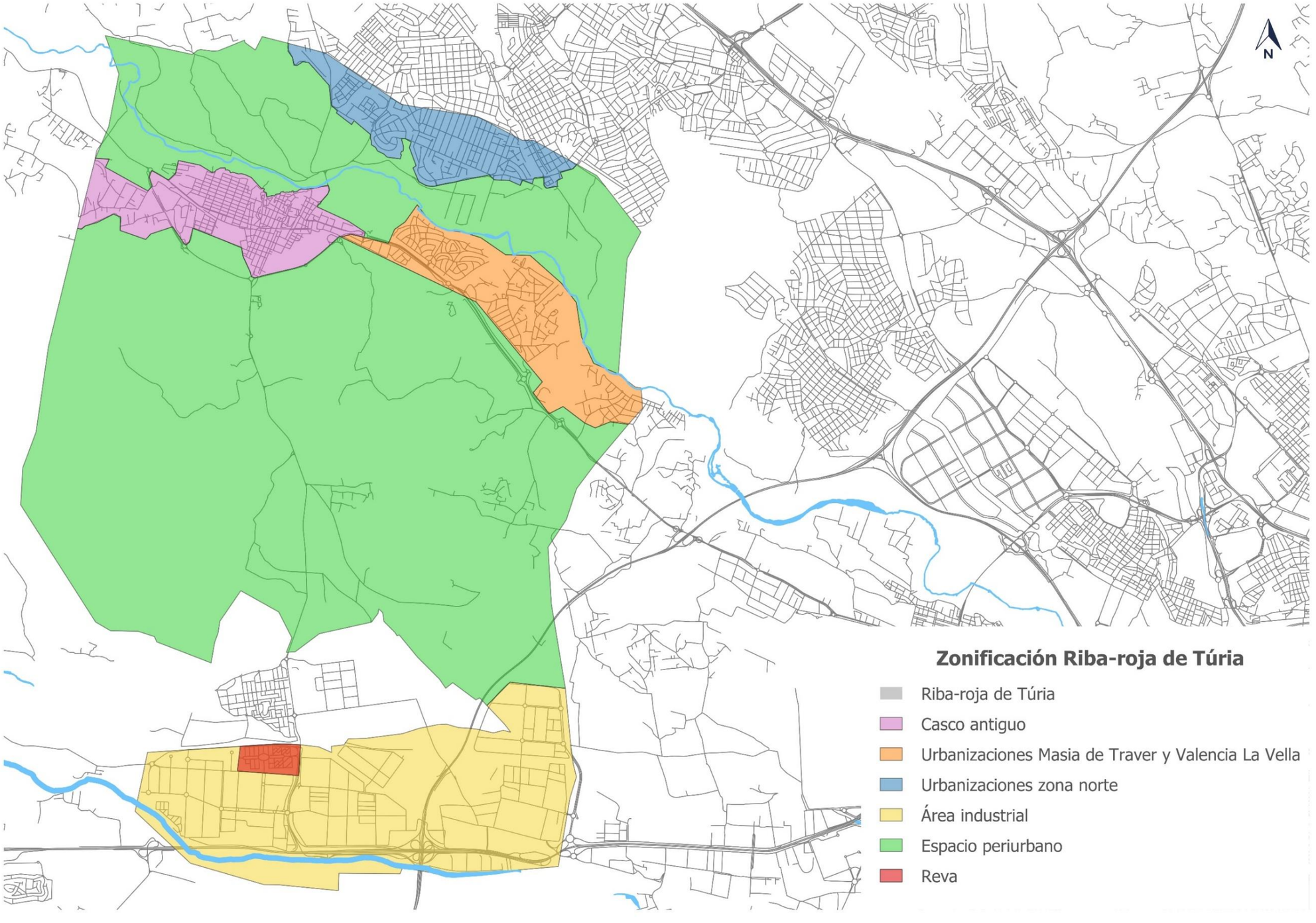
3.1.3. Zonificación

Para la recopilación de las percepciones ciudadanas se agruparon los barrios, urbanizaciones y sectores industriales según están recogidos en el PGOU.

De esta manera, la zonificación es la siguiente:



Zonificación por configuración territorial y proximidad de Riba-roja de Túria. Elaboración propia



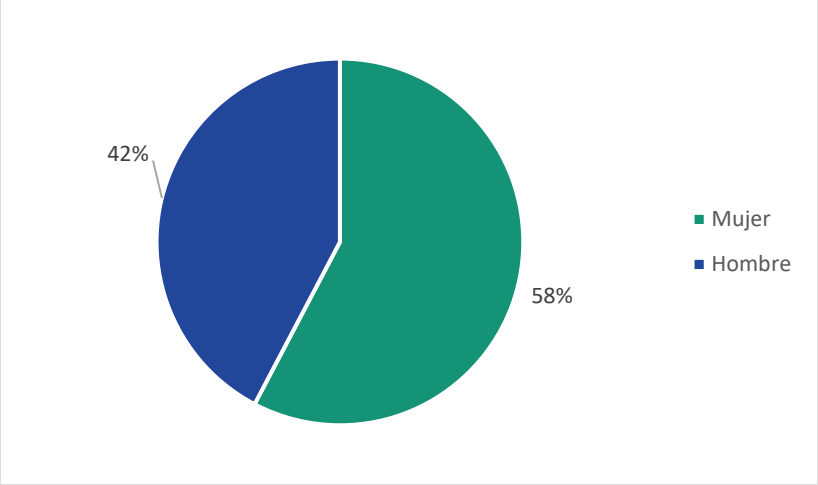
Zonificación por configuración territorial y proximidad de Riba-roja de Túria simplificada. Elaboración propia

3.2. Caracterización general de la Movilidad

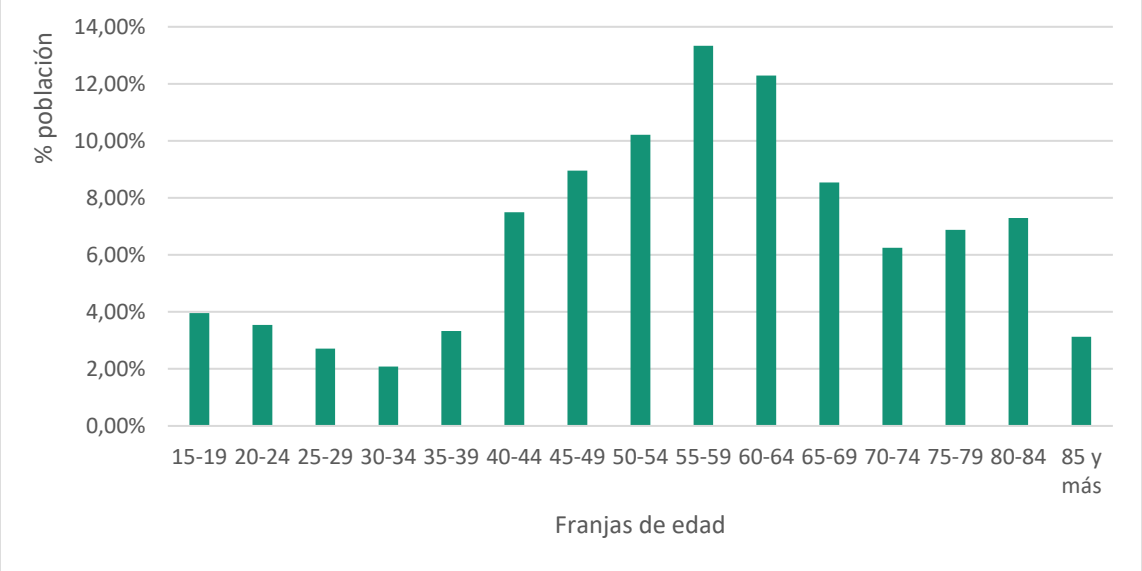
3.2.1. Identificación de las personas y hogares encuestados

Para analizar la movilidad en el término municipal de Riba-roja de Túria y su área de influencia, se ha llevado a cabo una encuesta domiciliaria telefónica de movilidad, realizándose un total de 480 encuestas válidas. A continuación, se describen las características de las personas y hogares encuestados.

Como se puede apreciar en las siguientes gráficas, existe una compensación entre hombres y mujeres según franjas de edad tal y como se ha detallado en la pirámide poblacional descrita en el apartado de Prediagnóstico, donde el grueso de habitantes se encuentra entre los 40 y 65 años.

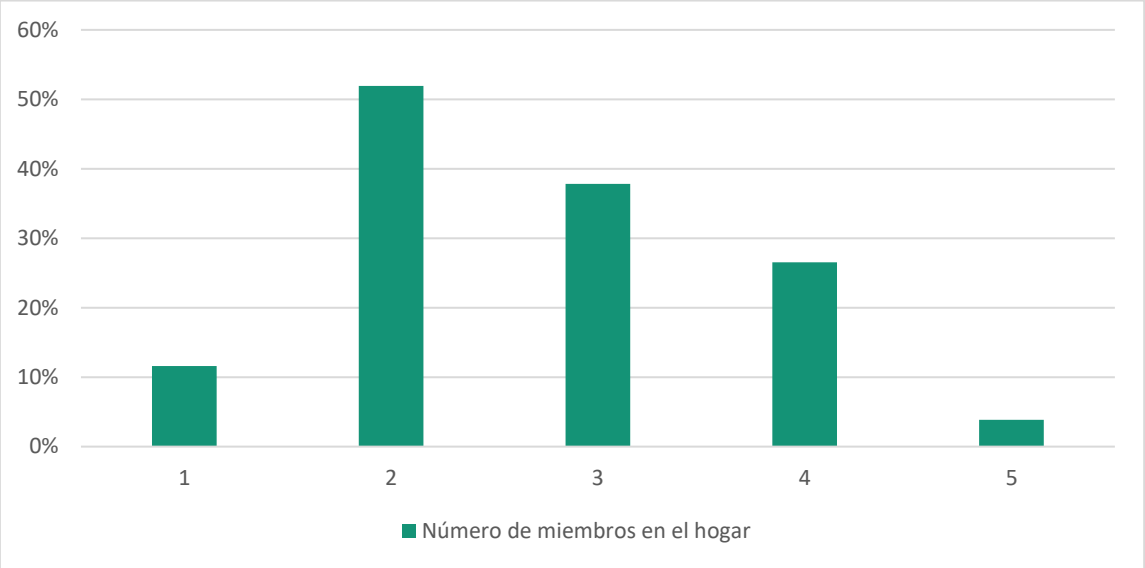


Género de los encuestados. Fuente: elaboración propia.



Edad de los encuestados. Fuente: elaboración propia.

Respecto al tamaño de los hogares, la media en el municipio de Riba-roja de Túria es de 2,58 personas, similar al del área metropolitana valenciana, con 2,72 personas en cada hogar.



Número de miembros en el hogar. Fuente: elaboración propia.

3.2.2. Descripción de los viajes

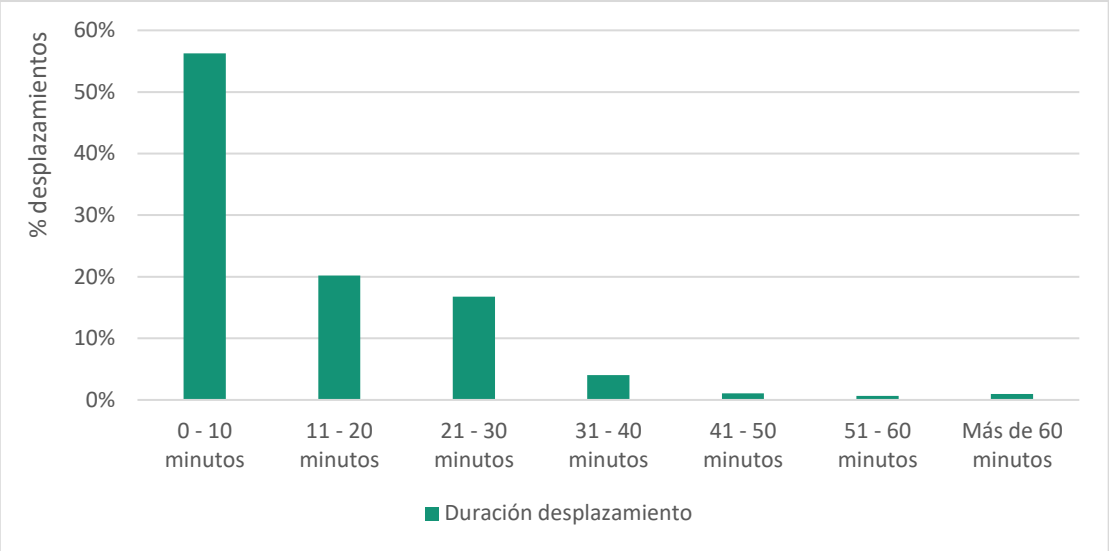
En el ámbito de la movilidad, se denominan viajes a aquellos desplazamientos que realiza una persona con una duración de más de 5 minutos. El resto de los viajes, aquellos de menos de 5 minutos de duración, tienen una incidencia menor en la movilidad general, por lo que no se computan para su análisis.

Uno de los indicadores más característicos de la movilidad, es el término viajes/persona, ya que recoge las relaciones de movilidad con las actividades que realiza diariamente cada individuo, ya sea por estudios o trabajo (movilidad obligada) o de carácter discrecional (compras, médico, etc.).

En el municipio de Riba-roja de Túria, según datos de la encuesta telefónica de movilidad general, se realiza una media de **3,16 viajes por persona**. Si extrapolamos a la población de Riba-roja mayor de 14 años, edad en la que un individuo goza de autonomía personal para los desplazamientos, resulta aproximadamente **54.963 viajes diarios**, en total para toda la población.

Esta cifra se sitúa en la media de la mayoría de las ciudades españolas, en torno a los 3 desplazamientos por habitante y día, y ligeramente superior a la media del ámbito metropolitano de Valencia, con 2,8 desplazamientos diarios por cada habitante.

Como se puede observar en el siguiente gráfico, la mayoría de los desplazamientos tienen una duración entre 5 y 20 minutos, siendo la **duración media de 15,08 minutos**, por lo que se puede deducir que la mayoría de los viajes que se realizan en Riba-roja de Túria son dentro del término municipal o a municipios limítrofes.



Duración de los desplazamientos. Fuente: elaboración propia

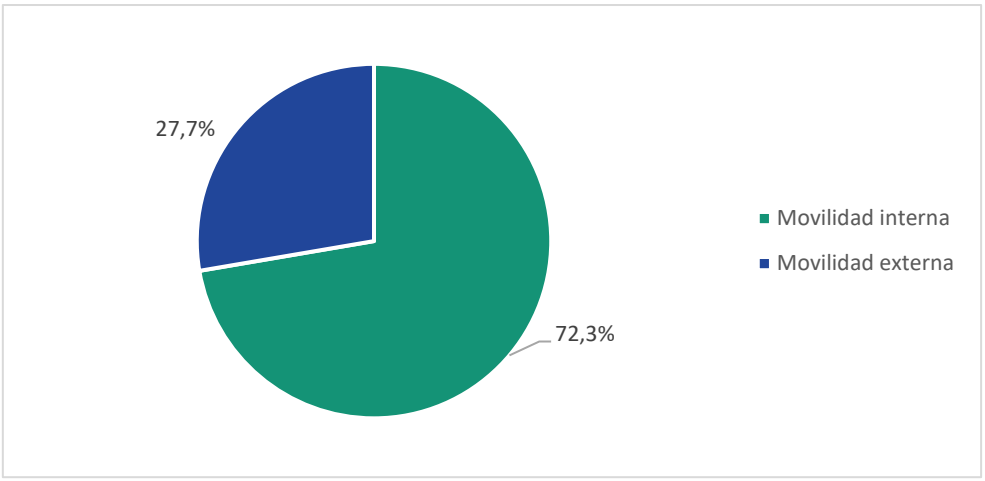
Otro factor que define la movilidad en un municipio es la distribución temporal de los desplazamientos. Esto permite identificar los picos que se producen a lo largo del día para poder establecer medidas que permitan mejorar la fluidez y la calidad en la movilidad de las personas.

Distribución horaria de los desplazamientos en un día medio. Fuente: elaboración propia.

La franja horaria donde se produce mayor número de desplazamiento es desde las 09:00 de la mañana hasta las 11:00, coincidiendo con las horas de entrada a los trabajos y centros educativos. A partir de ese momento, la curva muestra un periodo valle hasta las 18 horas, y un segundo pico de intensidad a las 19 de la tarde.

Por otro lado, se han analizado las relaciones de origen-destino que se realizan en Riba-roja, diferenciando entre los desplazamientos dentro del término municipal **(movilidad interna)** y fuera **(movilidad externa).**

De los datos obtenidos, el **72,3 %** de los residentes de Riba-roja realizan sus viajes con origen y destino **dentro del propio municipio**, correspondiendo el 27,7 % restante a desplazamientos hacia otras localidades cercanas, destacando las conexiones con Valencia, que agrupa el 53% de los viajes al exterior del municipio.



Distribución de los viajes. Fuente: elaboración propia.

	Nº desplazamientos	(%)		Nº desplazamientos	(%)
Alboraya	181	3%	Loriguilla	36	1%
Aldaia	36	1%	Manises	290	5%
Benidorm	109	2%	Massanassa	36	1%
Bétera	36	1%	Mislata	36	1%
Buñol	36	1%	Paterna	109	2%
Burjassot	73	1%	Pobla de Vallbona	181	3%
Castellón de la Plana	109	2%	Silla	36	1%
Catarroja	36	1%	Torrent	73	1%
Cheste	36	1%	Valencia	3047	53%
La Eliana	617	11%	Vilamarxant	544	9%
Lliria	36	1%	Xirivella	36	1%

Principales destinos desde Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

A continuación, se analiza el origen y el destino de los desplazamientos en función de la zonificación realizada. Las zonas con mayor número de desplazamientos **en origen** son la zona 6 (33,9%), correspondiente a la zona norte del Ensanche; seguido de la zona 1 (15,7%), casco histórico.

Si atendemos únicamente a los desplazamientos dentro del municipio, la distribución de los viajes se incrementa en la zona 6, representando el 41% de los desplazamientos.

En cuanto **al destino** de los desplazamientos, la zona 6 lidera la lista con un 32,7 %, seguidos de las zonas 1 (15,8%). Estas zonas corresponden con áreas de gran actividad comercial, por lo que atrae gran cantidad de viajes.

A continuación, se muestran las matrices origen-destino, tanto en número de desplazamientos totales como en porcentajes, donde se muestran cada una de las zonas donde se producen relaciones de movilidad, tanto interno como externo, y su destino.

MATRIZ ORIGEN DESTINO EXPANDIDA																									
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Valencia	Vilamarxant	La Eliana	Alboraya	Otros
1	3047	472	145	1306	145	1487	109	0	0	76	0	73	181	0	290	34	38	109	218	0	617	70	76	0	145
2	508	834	218	218	109	653	145	73	0	72	0	0	109	0	218	36	74	0	0	0	218	74	0	0	73
3	73	218	109	181	36	145	0	0	0	0	0	0	109	0	73	0	0	0	0	0	145	0	0	0	73
4	1306	181	181	726	0	1415	73	0	0	0	0	0	254	0	145	35	36	0	0	0	145	36	0	0	73
5	181	109	36	0	0	544	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0
6	1669	653	109	2140	544	9179	218	0	70	145	0	146	472	0	473	435	0	181	73	145	834	254	145	181	580
7	109	181	0	36	0	181	181	0	0	0	0	145	0	0	290	36	0	0	0	0	145	0	73	0	36
8	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0
10	36	37	0	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	109	0	35
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	36	0	0	0	0	72	74	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36	0	36
13	109	109	73	181	36	399	0	0	0	0	0	0	544	0	109	0	0	79	0	0	181	39	38	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
15	145	109	36	109	0	363	145	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0	254	36	144	0	3
16	75	36	0	36	0	290	73	0	0	0	0	0	0	0	0	110	72	0	0	0	147	0	0	0	109
17	0	73	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	109	36	0	0	0	0	0	0	0
18	73	0	0	0	0	109	0	0	0	0	0	0	35	0	0	0	36	0	0	0	109	0	0	0	109
19	109	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	0
Valencia	798	435	254	290	0	1161	327	73	76	72	0	71	363	0	472	254	0	218	73	145					
Vilamarxant	76	109	0	73	74	363	36	0	0	0	0	0	36	0	36	0	0	36	0	0					
La Eliana	75	0	0	0	0	181	145	0	0	145	0	73	73	0	290	0	0	0	0	0					
Alboraya	0	0	0	0	0	218	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Otros	290	145	145	218	0	980	72	0	0	70	0	71	0	76	74	219	0	218	0	0					

Matriz Origen-Destino expandida. Fuente: elaboración propia.

MATRIZ ORIGEN DESTINO (%)																								
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Valencia	Vilamarxant	La Eliana	Alboraya	Otros
1	5,5	0,9	0,3	2,4	0,3	2,7	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,3	0,0	0,5	0,1	0,1	0,2	0,4	0,0	1,1	0,1	0,1	0,0	0,3
2	0,9	1,5	0,4	0,4	0,2	1,2	0,3	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1	0,0	0,0	0,1
3	0,1	0,4	0,2	0,3	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,1
4	2,4	0,3	0,3	1,3	0,0	2,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,3	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1
5	0,3	0,2	0,1	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
6	3,0	1,2	0,2	3,9	1,0	16,7	0,4	0,0	0,1	0,3	0,0	0,3	0,9	0,0	0,9	0,8	0,0	0,3	0,1	0,3	1,5	0,5	0,3	0,3	1,1
7	0,2	0,3	0,0	0,1	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,1	0,0	0,1
8	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
10	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,1
11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
13	0,2	0,2	0,1	0,3	0,1	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,3	0,1	0,1	0,0	0,0
14	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
15	0,3	0,2	0,1	0,2	0,0	0,7	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,1	0,3	0,0	0,1
16	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,2
17	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
18	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1
19	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
20	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Valencia	1,5	0,8	0,5	0,5	0,0	2,1	0,6	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,7	0,0	0,9	0,5	0,0	0,4	0,1	0,3					
Vilamarxant	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0					
La Eliana	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,1	0,1	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					
Alboraya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					
Otros	0,5	0,3	0,3	0,4	0,0	1,8	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0					

Matriz Origen-Destino (%). Fuente: elaboración propia.

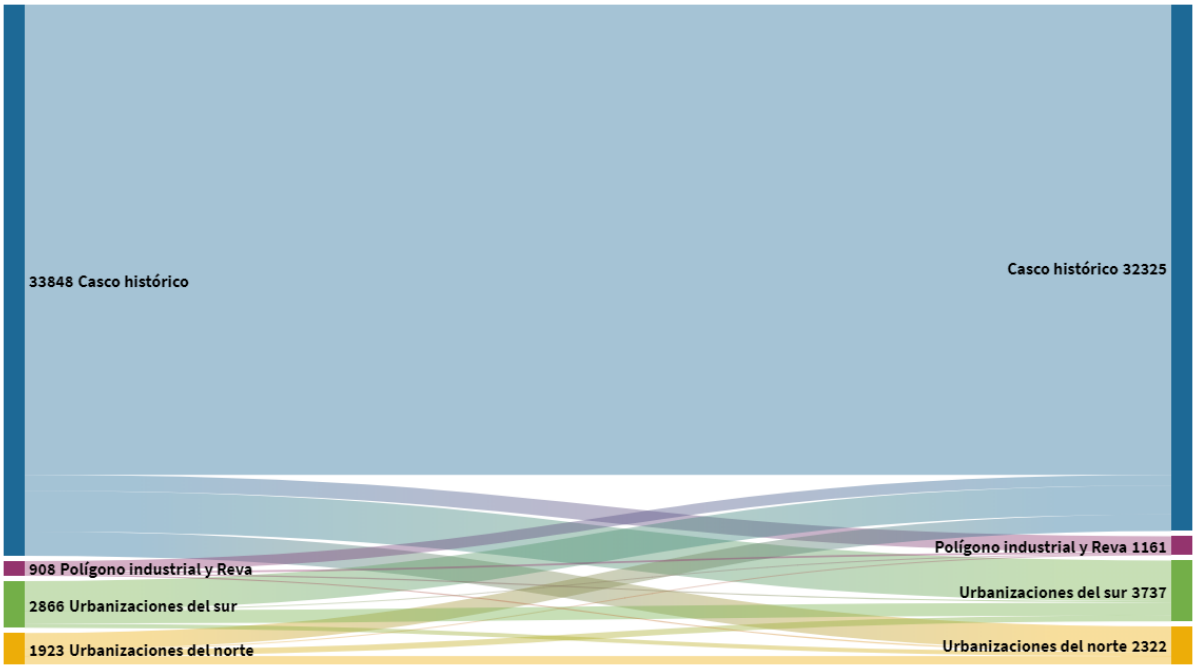


Gráfico origen-destino de movilidad interna (total desplazamientos). Fuente: elaboración propia.

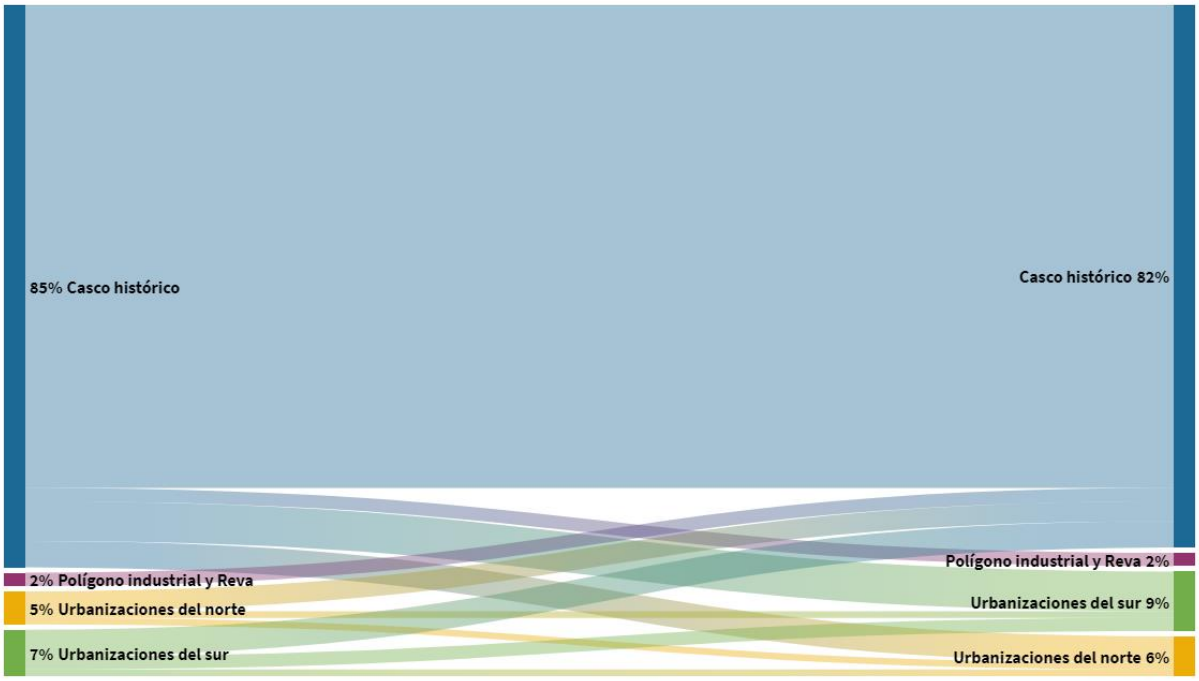
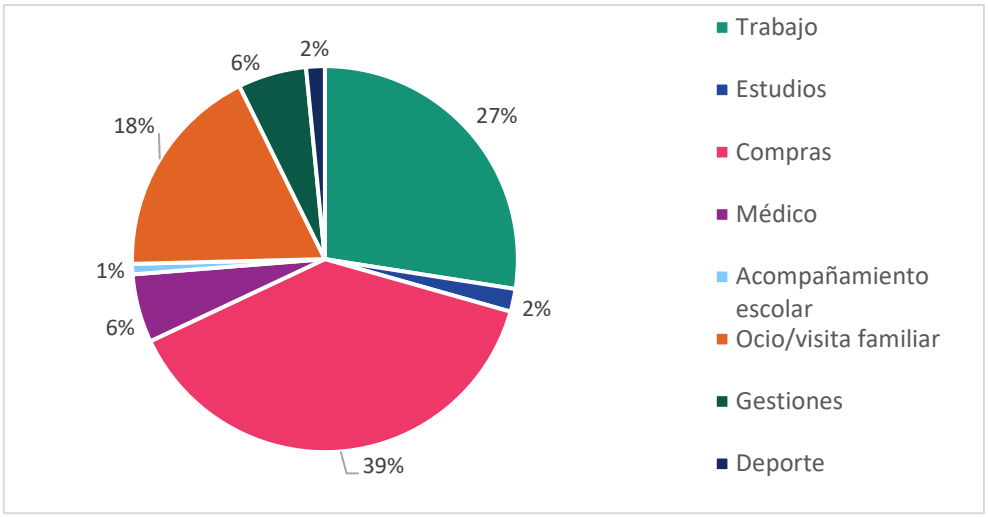


Gráfico origen-destino de movilidad interna (% desplazamientos). Fuente: elaboración propia.

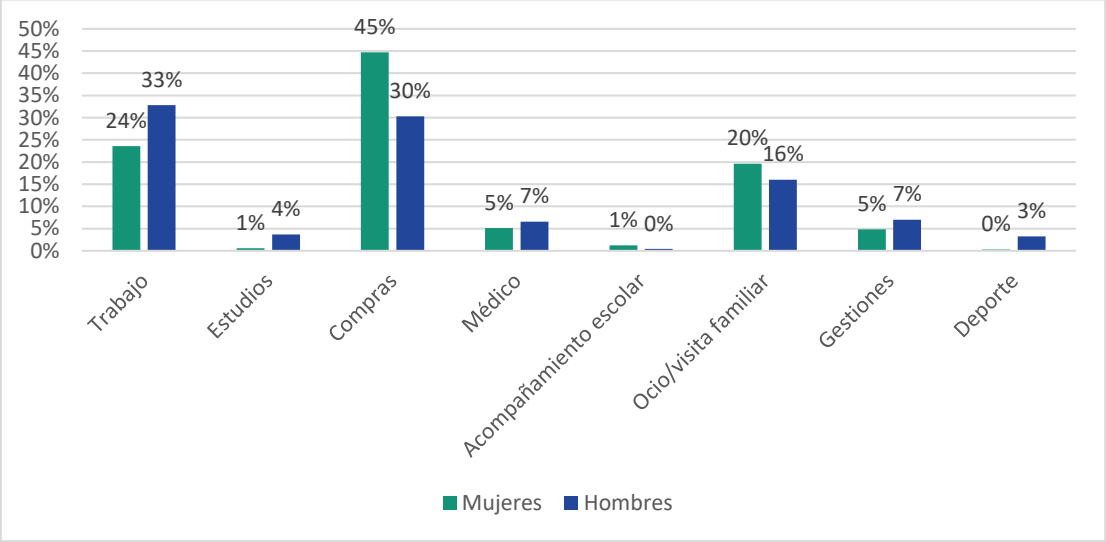
3.2.3. Motivos de los viajes

En lo referente al motivo de los desplazamientos, si no consideremos el hogar, al ser el principal destino, el **30% de los viajes están asociados a la movilidad obligada,** o bien por trabajo (27%), o bien por acompañamiento escolar y estudios (3%). El 70% restante responde a la movilidad no obligada o discrecional, ya sea compras (39%), ocio (18%), gestiones (6%), etc.



Motivo de los desplazamientos. Fuente: elaboración propia

Si segregamos los motivos de desplazamientos en función del género, se observa que la principal diferencia se produce en los trayectos a los centros de trabajo y a las compras, pues los hombres realizan un 9% más de viajes al trabajo y un 15% menos a las compras.



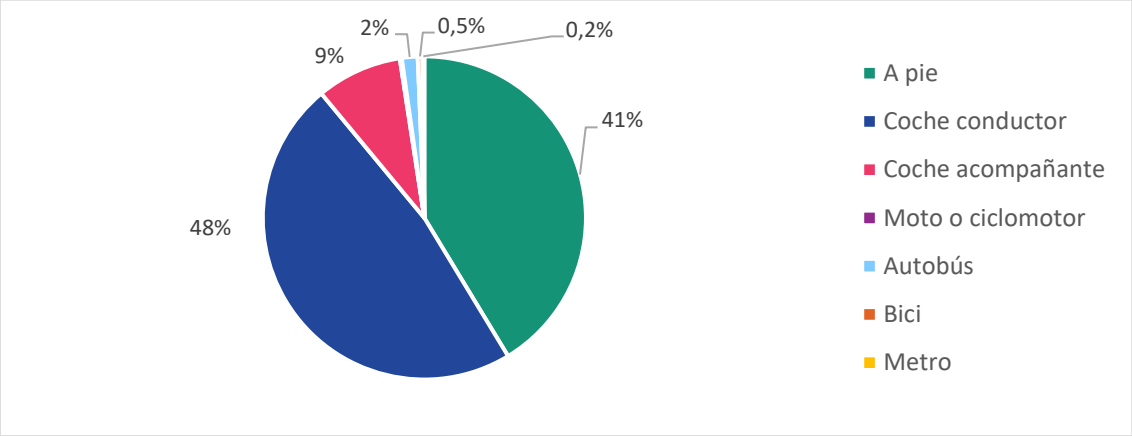
Motivo de los desplazamientos según género. Fuente: elaboración propia

3.2.4. Distribución modal

Una vez analizadas las características de los viajes, es primordial conocer cómo se realizan esos desplazamientos. La distribución de los viajes según los modos de transporte es un indicador de la calidad de la movilidad, y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación atmosférica, al ser el tráfico una de las principales causas de contaminación atmosférica. Por ello su estudio es esencial para la adecuada planificación de las políticas de transporte del municipio.

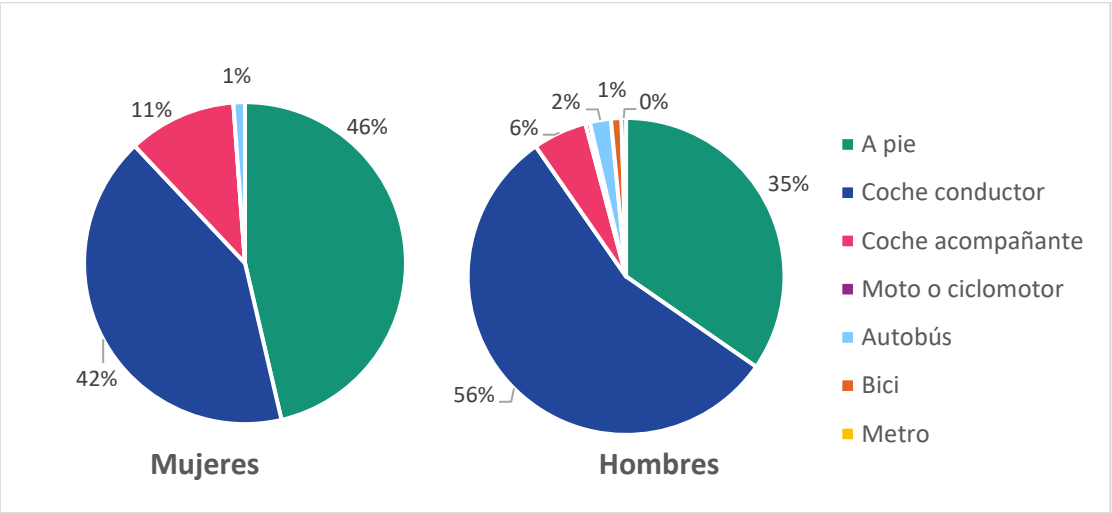
La distribución modal de Riba-roja de Túria revela que el **41,5% de los desplazamientos se realizan en modos sostenibles**, 41% a pie, pero únicamente un 0,5% en bicicleta, Por su parte, el **57% de los residentes se desplaza en transporte privado**, ya sea como conductor (48%) o acompañante (9%). Cabe destacar la

infrautilización del **transporte público**, acogiendo únicamente al **2,5% de los desplazamientos**, contando el autobús y el metro.



Distribución modal en Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

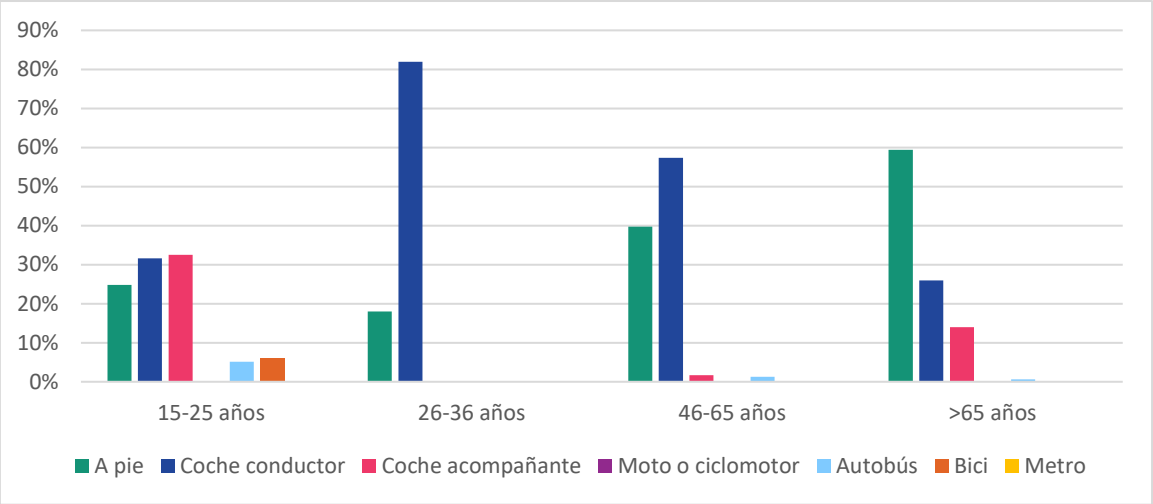
La dependencia del vehículo privado se acentúa al **diferenciar la elección del modo de transporte según el género**. En el caso de los hombres, el 62% (56% como conductor y 6% como acompañante) utiliza el transporte privado por el 53% de las mujeres (42% como conductor y 11% como acompañante).



Reparto modal según género. Fuente: elaboración propia.

Dadas las últimas actuaciones realizadas en Riba-roja para favorecer la movilidad sostenible, como la implantación de la red de transporte público, la creación de caminos escolares seguros o el fomento de la movilidad ciclista mediante subvenciones para la compra de bicicletas o la ejecución de nuevos carriles bici, se estima que el uso de la bicicleta y del servicio urbano de transporte público dejará de ser minoritario.

Para analizar la **movilidad en función de la perspectiva intergeneracional**, se ha desagregado la población en cinco grupos de edad: primer grupo, personas entre los 15 y 25 años; segundo grupo, personas de 26 a 35; tercer grupo de 46 a 65; y cuarto grupo población mayor a los 65 años.

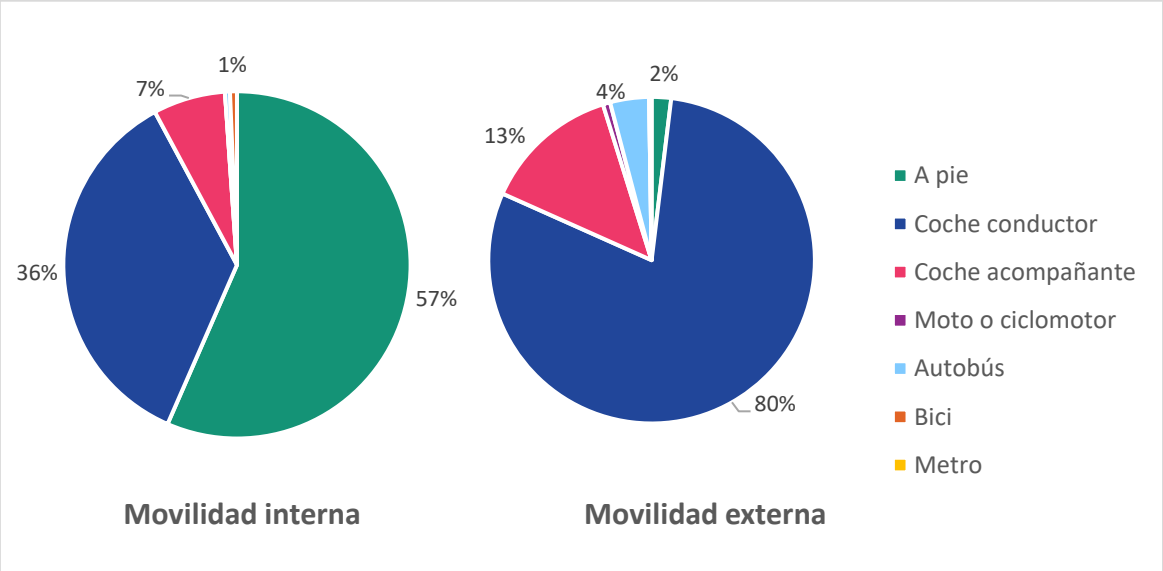


Reparto modal según franjas de edad. Fuente: elaboración propia.

El **reparto modal según grupos de edad** muestra una tendencia ascendente en la movilidad a pie a medida que envejece la población, exceptuando a la población residente entre 26 y 35 años, donde predomina el coche, con un 82% de uso como conductor y sólo un 18% a pie. A partir de entonces, el vehículo privado pierde peso progresivamente hasta llegar al 26% en la población mayor de 65 años.

El uso de la bicicleta y del autobús es residual para todos los grupos de edad exceptuando a la población comprendida entre los 15 y 25 años, con un uso superior al 5%, de los cuales la mayoría son estudiantes que usan el autobús escolar.

En cuanto al reparto modal según el **tipo de movilidad**, interna o externa, se observa que el **57 % de los viajes internos de Riba-roja se realizan a pie,** debido principalmente a las condiciones medioambientales y de estructura urbana, tal y como se ha comentado en el prediagnóstico. Por otro lado, el vehículo privado representa el 43% de los desplazamientos en el interior del municipio, contando a conductores y a acompañantes.



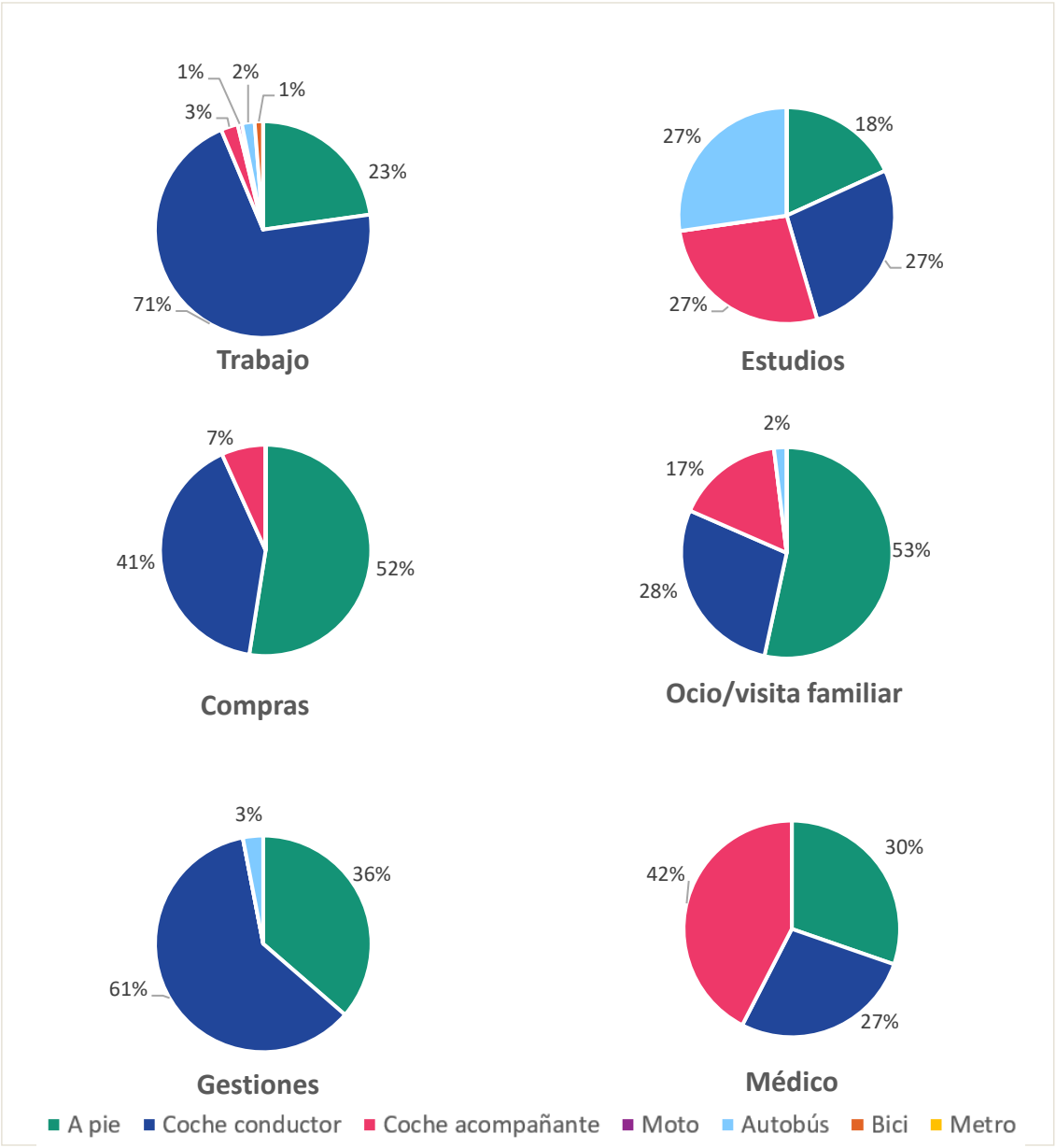
Reparto modal de la movilidad interna y externa de Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

En el caso de los **viajes con destino fuera del término municipal de Riba-roja**, el modo predominante es el vehículo privado (80% como conductor y 13% como acompañante), en detrimento del transporte público, con sólo un 4% el transporte público, y menos de un 2% el metro.

En lo referente al reparto modal según el motivo de desplazamiento, los viajes en vehículo privado son la opción prioritaria en la mayoría de los desplazamientos, especialmente en los viajes al trabajo, con un porcentaje del 71% de conductores, y 3% de acompañantes en vehículo particular.

Por otro lado, los trayectos a pie son mayoritarios en los desplazamientos por compras y ocio, con un 52% y 53% respectivamente, seguido de un 36% para las gestiones y un 30% para ir al médico.

Cabe destacar que los viajes a los centros educativos se encuentran distribuidos de manera uniforme, sin embargo, destaca el escaso peso que tiene la bicicleta para este tipo de desplazamientos, con valores inferiores al 2%.

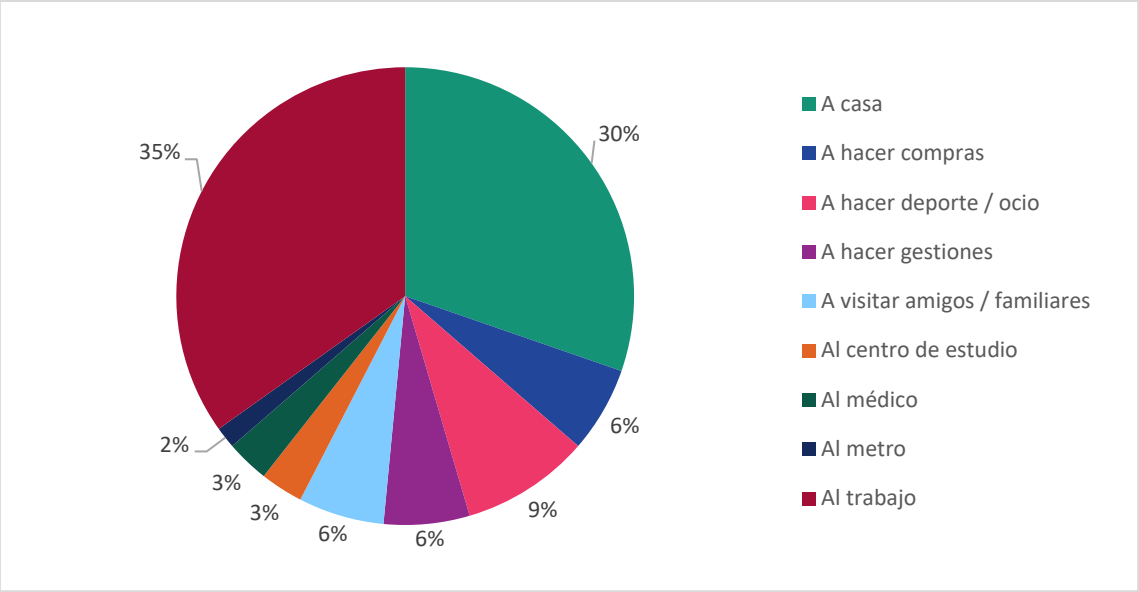


Reparto modal según motivo. Fuente: elaboración propia.

3.3. Movilidad en transporte público

3.3.1. Hábitos y percepción de las personas usuarios del servicio

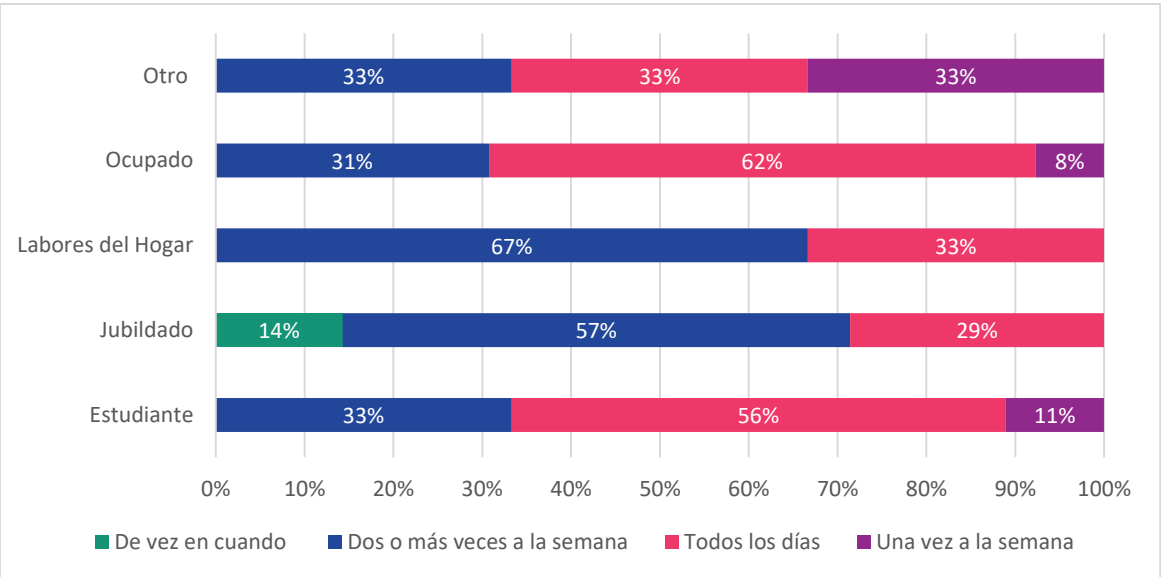
Como se ha comentado anteriormente, sólo el 2% de los desplazamientos se realizan en transporte público, pese a contar con tres líneas de transporte público urbano de reciente implantación. En cuanto al motivo de los desplazamientos, el **62 % es de carácter discrecional o de ocio** y el **38% por movilidad obligada** (3% por motivo estudios y 35% trabajo).



Motivo de los desplazamientos realizados en autobús. Fuente: Elaboración propia

En cuanto al **perfil de la persona usuaria**, los jóvenes entre 13 y 19 años son las personas que más utilizan este servicio para dirigirse a hacer deporte o actividades de ocio, seguido de las personas adultas entre 40 y 55 años, **principalmente mujeres**, para ir a trabajar. Por este motivo, hasta el 91% de los desplazamientos en autobús se realizan de ida vuelta.

El 39% de las personas que utilizan este servicio lo hacen a diario y el 43% dos o más veces a la semana. Si diferenciamos por ocupación, se puede apreciar que los estudiantes y trabajadores son las personas usuarias que usan con más frecuencia el servicio de transporte público a pesar de tener una representación inferior en el número de desplazamientos.



Frecuencia de los desplazamientos en autobús según ocupación. Fuente: elaboración propia.

Dos de cada 3 personas usuarias se encuentran satisfechas con el número de paradas, así como la accesibilidad, confort y limpieza en las paradas. Además, el 74%

de los encuestados se encuentra muy satisfechos con la puntualidad del servicio, sin embargo, el 63% de los usuarios considera que la velocidad del autobús es muy reducida.

Otra de los puntos que valoraron los usuarios del servicio de transporte público fue la disponibilidad de información actualizada de líneas y horarios en las paradas. En este sentido, un 46% opina que la información estática en las paradas es adecuada, sin embargo, existe una necesidad de mejora, ya que un 27% valoró negativamente esta cuestión.

En la siguiente tabla se muestra una tabla de distintas cuestiones evaluadas por los usuarios del transporte público de Riba-roja de Túria. En la columna de la derecha se muestra el promedio de la valoración obtenida, siendo 0 la mínima puntuación y 5 la máxima.

Aspectos a valorar	Promedio
Hay suficientes paradas	4,23
Confort y limpieza de las paradas	4,39
Posibilidad de sentarse en las paradas	3,46
Existe información actualizada de líneas y horarios en paradas	3,66
Acceso fácil y cómodo a la parada desde la acera	4,54
Acceso fácil y cómodo al autobús desde la parada	4,49
Los autobuses se encuentran adaptados para el acceso y las necesidades de todas las personas usuarias (rampas, espacios para silla de ruedas, etc.)	3,13
El autobús va muy despacio	1,7
Puntualidad de los autobuses	4,58
Horario y frecuencia de los autobuses	4,11

Valoración ciudadana del servicio de transporte urbano. Fuente: Elaboración propia

3.3.2. Puntos de parada

En Riba-roja de Túria hay 23 paradas de transporte urbano de las cuales, más del 60% no dispone de señal vertical y la mitad no tiene marquesina. En aquellos puntos donde la sección es insuficiente se ha optado por instalar postes de parada en lugar de marquesina.

En el *Anexo 1: Inventario de paradas de autobús* se muestra una ficha detallada por parada en el que se recogen sus principales características, ubicación, líneas, etc.

Paradas de la línea urbana en la CV-374 (arriba) y carrer Major (debajo). Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la accesibilidad universal, en la mayoría de las paradas no existe pavimento podo táctil o marquesinas con botones que ayuden a guiar a las personas usuarias que lo necesiten para su orientación y uso del servicio.

3.3.3. Áreas de conflicto

A continuación, se señalan aquellas áreas donde el servicio ordinario de transporte público se ve alterado, modificado o que dificulte el correcto funcionamiento para las personas usuarias.

En este sentido, la mayor problemática observada en Riba-roja de Túria es la ubicación de algunas paradas junto a cruces e intersecciones, impidiendo la visibilidad del resto de vehículos y, en consecuencia, afectando gravemente a la seguridad. A continuación, se muestran ejemplos de esta situación en las paradas de Canyà l'Anguila y Masía de Traver.

Parada de autobús en Canyà l'Anguila. Fuente: Google (2019),

Parada de autobús en Masía de Traver. Fuente: Google (2019).

Otro de los problemas detectados es la incorrecta ubicación del mobiliario urbano en las inmediaciones de algunas paradas de autobús, como es el caso de la parada del Auditorio, que se encuentra entre una zona de estacionamiento reservada para PMR y varios contenedores de residuos, suponiendo un peor acceso de los viajeros a la hora de subir o bajar y una peor visibilidad, tanto del conductor como de los usuarios.

Parada de autobús del Auditorio. Fuente: Elaboración propia.

La parada ubicada en el Polígono Industrial Reva sector 12 se realiza junto a una línea de estacionamiento. En ese punto se generan conflictos en la operación de subida y bajada de viajeros, afectando principalmente a la seguridad de los usuarios.

Parada de autobús del Polígono Industrial Reva S-12. Fuente: Google.

Por último, se detectan tres paradas en las que la seguridad del peatón es baja ya que se encuentran en una carretera convencional donde los vehículos pueden alcanzar velocidades de hasta 90 km/h. Estas paradas son Canyá L'Anguilla, Carasols y Camp de Tir localizadas en la CV-374.

Como se ve en la imagen, los peatones solo disponen del guardarraíl como método de seguridad que separa el tráfico rodado de los viandantes.

Parada Carasoles. Fuente: Google (2019).

3.3.4. Accesibilidad e intermodalidad

Se entiende como accesibilidad la facilidad que tiene una determinada localización para alcanzar las actividades deseadas y una forma de favorecerla es mediante la intermodalidad de los diferentes medios de transporte, poniendo especial relevancia en el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

A continuación, se identifica la conexión que tiene el transporte público con otros modos de transporte en Riba-roja:

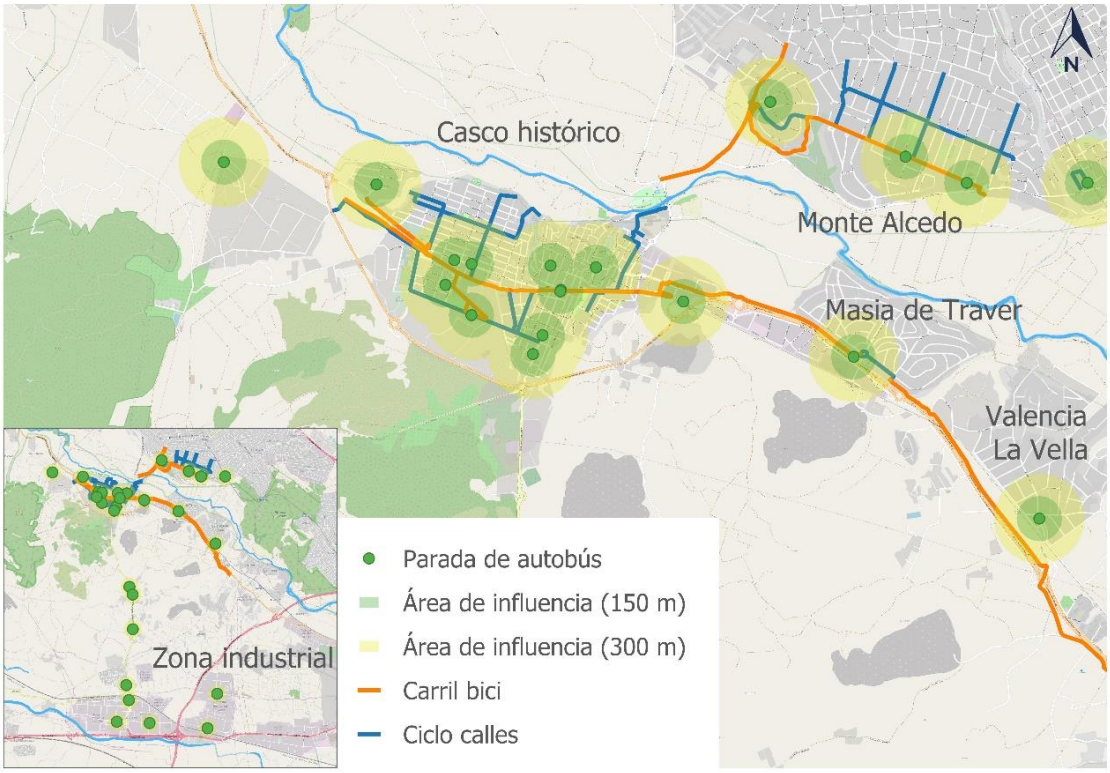
- **Peatonal**: El acceso de los peatones a las paradas de autobús en el casco histórico es muy buena, principalmente por la cobertura del servicio ofertado y porque el peatón dispone de zonas seguras por las que puede llegar con facilidad. El área industrial dispone de menos cantidad de paradas y por tanto el camino que tienen recorrer en ciertas zonas es mayor, además como se ha visto anteriormente, en el itinerario que une el casco histórico con Loriguilla y el polígono industrial, existen tres paradas localizadas en la carretera CV-374 que presentan problemas de seguridad para los viandantes y que al encontrarse en una carretera convencional el acceso por parte de los usurario es malo, ya que no existen puentes o zonas seguras que conecten la parada con la acera de enfrente y por tanto la carretera actúa de barrera para el peatón. En los siguientes planos, se muestran las localizaciones de las paradas y los itinerarios peatonales que se encuentran en la herramienta para móviles "Riba-roja info".

Área de proximidad itinerarios peatonales principales y línea urbana de autobús. Fuente: Elaboración propia

Área de proximidad itinerarios peatonales principales y línea urbana de autobús. Fuente: Elaboración propia

- **Ciclista**: El casco histórico se encuentra conectado con las urbanizaciones de Masia Traver, Valencia La Vella y el Pous mediante el carril bici.

  Además, las urbanizaciones del norte también disponen de una buena infraestructura de carriles bici y ciclo calles, sin embargo no se encuentran conectados con el casco urbano. Respecto de la cobertura de las paradas de autobús respecto a la accesibilidad en bicicleta se comprueba que en las zonas residenciales es muy buena, ya que todas las paradas están conectadas con la red ciclista del municipio. Sin embargo, el problema se encuentra en la zona sur del municipio donde la infraestructura ciclista es inexistente, por tanto, la intermodalidad de estos dos modos de transporte en la zona industrial, La Reva y Els Pous es nula.



Área de proximidad Vía ciclista y línea urbana de autobús. Fuente: Elaboración propia

- **Vehículo privado**: La intermodalidad con el vehículo privado es buena en el casco histórico ya que existen bolsas de aparcamiento cercanas a las paradas como ocurre en la calle Sagunto, Avenida Pacadar Valenciana y calle Arrosal. Además, en la calle proyecto nº 21 existe una amplia bolsa de estacionamiento que hace que se fomente la intermodalidad con el metro y el autobús.

Localización de las bolsas de aparcamiento y paradas de autobús. Fuente: elaboración propia

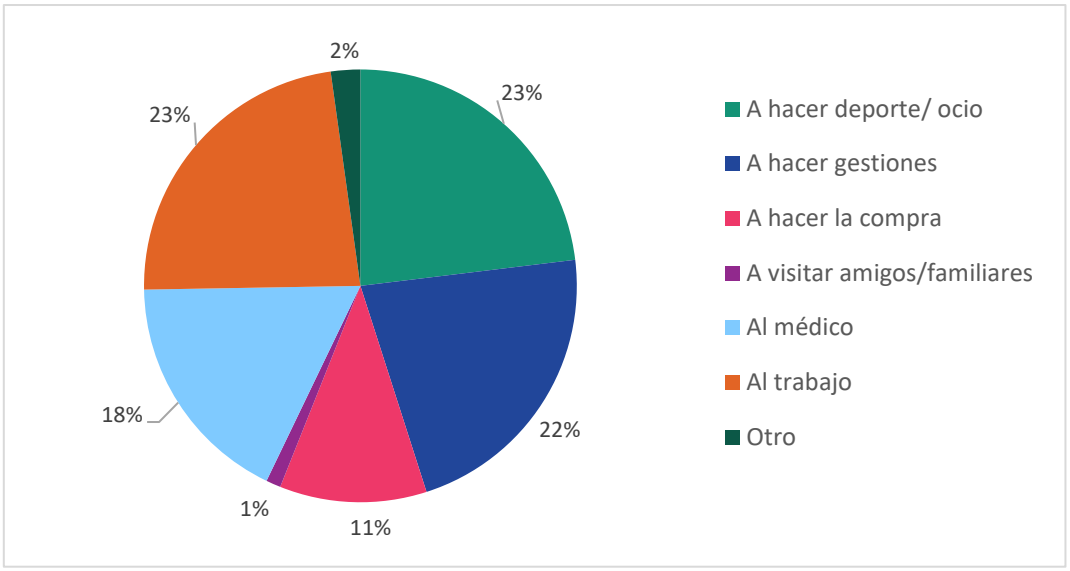
3.4. Movilidad peatonal

3.4.1. Hábitos y percepción del peatón

Los viajes a pie alcanzan un 41% del reparto modal, lo que suponen **más de 22.000 desplazamientos diarios** en este modo, siendo el más representativo después de la movilidad en vehículo privado.

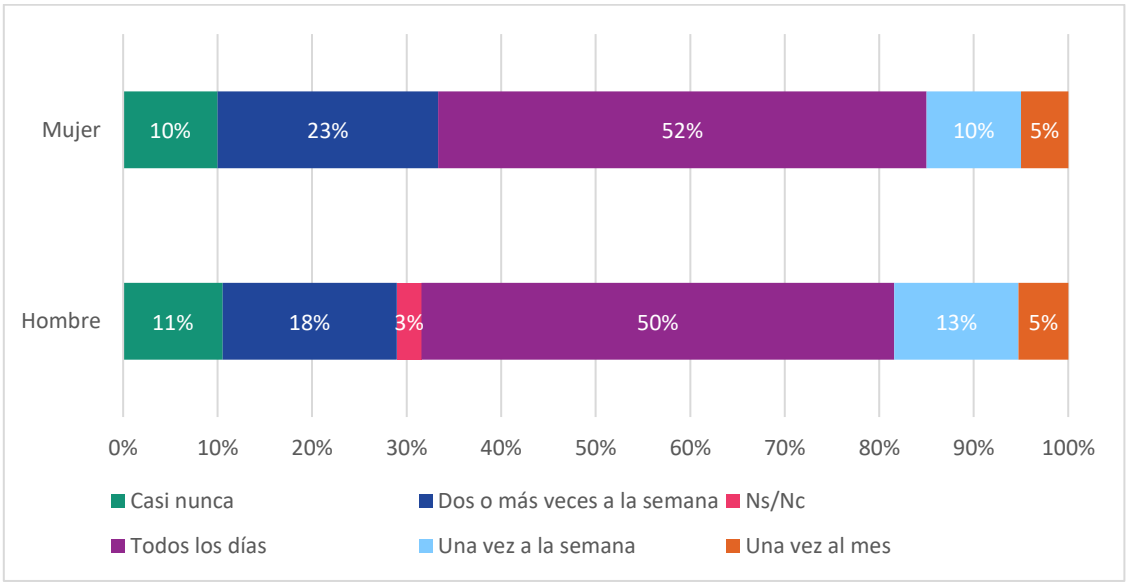
Si atendemos a los desplazamientos **interiores** se alcanza un 57%. En los desplazamientos **externos** al municipio la cifra es un 2%. Los viajes externos se realizan fundamentalmente a La Eliana, que limita con Riba-roja de Túria al norte del término municipal. Lo cual deja claro la presencia de servicios, comercio y otras gestiones en el propio municipio de Riba-roja.

Así lo demuestra la siguiente gráfica, que recoge los principales motivos que llevan a desplazarse a pie, siendo las razones principales el ocio/deporte (23%), ir al trabajo (23%) y otras gestiones (22%). Ir al médico o hacer compras representa el 18% y 11% respectivamente.



Motivo de los desplazamientos a pie. Fuente: elaboración propia

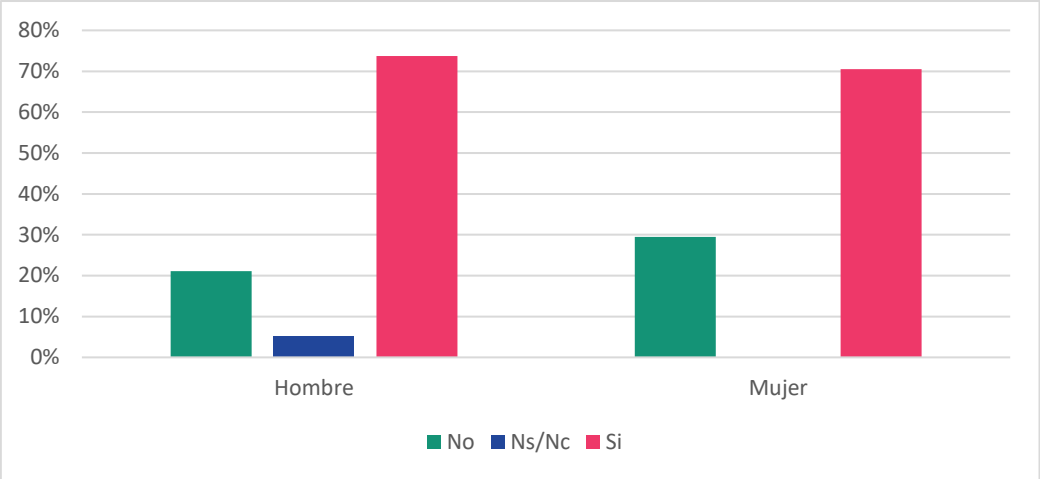
Si atendemos a la perspectiva de género, tal y como se puede apreciar en la siguiente gráfica, tanto hombres como mujeres se desplazan a pie con la misma frecuencia, 50-52% todos los días, 18-23% dos o más veces a la semana. 10-13% una vez a la semana y 10-11% casi nunca.



Frecuencia de los desplazamientos a pie según género. Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta la encuesta de percepciones ciudadanas a peatones, el 71% de los encuestados considera que las zonas por las que camina son seguras ante el tráfico para los peatones, sin embargo, un 25% de los peatones ha tenido miedo de ser atropellado por un vehículo a motor mientras andaba por la ciudad, y un 6% por una bicicleta.

Como se muestra en el siguiente gráfico, la percepción de seguridad es similar indistintamente del género.



Percepción de zonas seguras ante el tráfico para los peatones según género.
Fuente: elaboración propia.

Respecto a las condiciones funcionales y de diseño de las aceras, cabe destacar que la población considera que son demasiado estrechas y que se debe trabajar en mejorar el estado de las mismas. Además, el 44% de los peatones ha manifestado que existen muchos obstáculos en las aceras, sin embargo, el 65% de los encuestados considera que hace falta más mobiliario urbano y un 67% echa en falta elementos de sombra y vegetación.

Otro de los temas tratados fue la señalización de las rutas peatonales y la accesibilidad para personas con movilidad reducida, como rampas de acceso o rebaje de bordillos. Ambos aspectos deben mejorarse, pues el 50% de los peatones considera que las aceras no son adecuadas para personas en silla de ruedas o con carritos para bebés, y un 37% expone que se deben señalizar más las rutas a pie, así como los pasos peatonales.

En la siguiente tabla se muestra una tabla de distintas cuestiones evaluadas por los peatones de Riba-roja de Túria. En la columna de la derecha se muestra el promedio de la valoración obtenida, siendo 0 la mínima puntuación y 5 la máxima.

Aspectos a valorar	Promedio
Las aceras están en buen estado de conservación	3,40
Las aceras son demasiado estrechas	3,47
Hay demasiados obstáculos en las aceras	2,59
Los ciclistas/VMP invaden las aceras frecuentemente	2,42
En aceras la accesibilidad para personas con movilidad reducida es buena (rampa de acceso a acera)	2,61
Hay suficientes bordillos rebajados (rampa de acceso a acera)	2,76
Hay suficiente pavimento podotáctil (baldosas de botones para indicar a personas de movilidad reducida)	2,54
Hay pocos pasos de peatones	2,93
Los pasos de peatones están bien ubicados	3,90
Los vehículos no respetan, no ceden el paso en los cruces para peatones	2,87
El tráfico va demasiado rápido	3,66

Hay poca señalización de advertencia de pasos peatonales	2,99
Faltan elementos de sombra y vegetación como árboles	4,24
Falta mobiliario urbano como bancos y papeleras	4,18

Valoración ciudadana de los itinerarios peatonales. Fuente: Elaboración propia

3.4.2. Estado de la red peatonal

La evaluación por tramos sobre el estado de conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal se muestra en el *Anexo 2: Inventario de la red peatonal*, en base a 3 categorías: correcta, mejorable o regular, siendo los criterios de evaluación los siguientes:

- **Estado de conservación**.
    - **Correcta**: regularidad y conservación del firme en todo el tramo.
    - **Mejorable**: desgaste parcial del firme.
    - **Regular:** problemas de conservación del firme, baches, desniveles u obstáculos que impiden el correcto desplazamiento.
- **Señalización**.
    - **Correcta**: señales visibles y con claridad sobre los itinerarios, intersecciones y normas de circulación.
    - **Mejorable**: falta de algún tipo de información.
    - **Regular:** escasa o inexistencia señalización.
- **Visibilidad**.
    - **Correcta**: el usuario tiene constancia completa del entorno, como intersecciones, pasos de peatones, etc.
    - **Mejorable**: el mobiliario urbano, vehículos estacionados u otras situaciones impiden o dificultan la visión del usuario.
    - **Regular**: falta de visibilidad por la geometría del viario.
- **Tipología:** acera, bulevar, sendero, etc.
- **Accesibilidad para PMR.**
    - **Correcta**: cualquier usuario puede transitar sin dificultad, con aceras superiores a los 2,5 m y pendiente inferior al 6%.
    - **Mejorable**: los usuarios pueden transitar por el itinerario con alguna dificultad, salvables mediante reubicación o implantación de mobiliario urbano o rampas.
    - **Regular:** el itinerario es inaccesible para personas en silla de ruedas, carritos de bebés u otro tipo de necesidades especiales.

El 40% de la red peatonal presenta condiciones deficientes de conservación en todo el término municipal y un 25% mejorable. En el momento de la evaluación en el

terreno se comprobó la realización de obras que afectaban a las condiciones de accesibilidad de varias calles.

A modo de resumen, los resultados del inventario muestran una problemática generalizada en la accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida, principalmente en la anchura de las aceras y en la ubicación del mobiliario urbano, que dificulta el tránsito peatonal.

Tampoco se identificó un camino peatonal seguro hasta la parada de metro "El Clot", obligando a los residentes de las urbanizaciones del norte a desplazarse en vehículo privado por la CV-336.

Esta situación lleva a que no se pueda identificar una red propiamente dicha de itinerarios peatonales accesibles y con continuidad a nivel municipal, especialmente para los ciudadanos de más de 65 años.

3.4.3. Áreas de conflicto

Se identificaron una serie de problemas donde existen dificultades para los desplazamientos peatonales en los siguientes itinerarios:

1. **Espacio libre para el peatón.**

Uno de los problemas que dificultan la accesibilidad peatonal es el espacio libre destinado al peatón. En Riba-roja de Túria es frecuente la mala colocación de mobiliario urbano, dificultando la movilidad y reduciendo el ancho de paso útil.

Obstáculos en los pasos peatonales (carretera de Vilamarxant). Fuente: Google.

Además, las aceras con menos de 1,80 metros de anchura dificultan el tránsito, no sólo a personas con movilidad reducida o carritos de bebés, sino a cualquier ciudadano o ciudadana. En algunas calles del casco histórico se han reconvertido las aceras a plataforma única, obteniendo buenos resultados, por lo que se deberá estudiar este tipo de actuaciones en otros puntos del municipio como en calle San Antonio, carrer del Mercat,

Carrer del Mercat: calles estrechas. Fuente: Google.

Carrer Bodeguetes: calles estrechas. Personas en silla de ruedas obligada a transitar por la calzada. Fuente: Google.

2. Itinerarios accesibles.

En gran parte del municipio, debido a la orografía, las pendientes superan el 6% del máximo recomendado para los itinerarios accesibles. Además, se ha detectado una carencia de pavimentos antideslizantes y barandillas que ayuden o faciliten el tránsito en este tipo de itinerarios. A continuación, se muestran algunos ejemplos en las calles de Manises, Cristóbal Colón y Av. de la Pau.

Pendiente elevada en calle Manises (izq.) y Av de la Pau (der.). Fuente: Google.

Pendiente elevada en calle Cristóbal Colón. Fuente: Google.

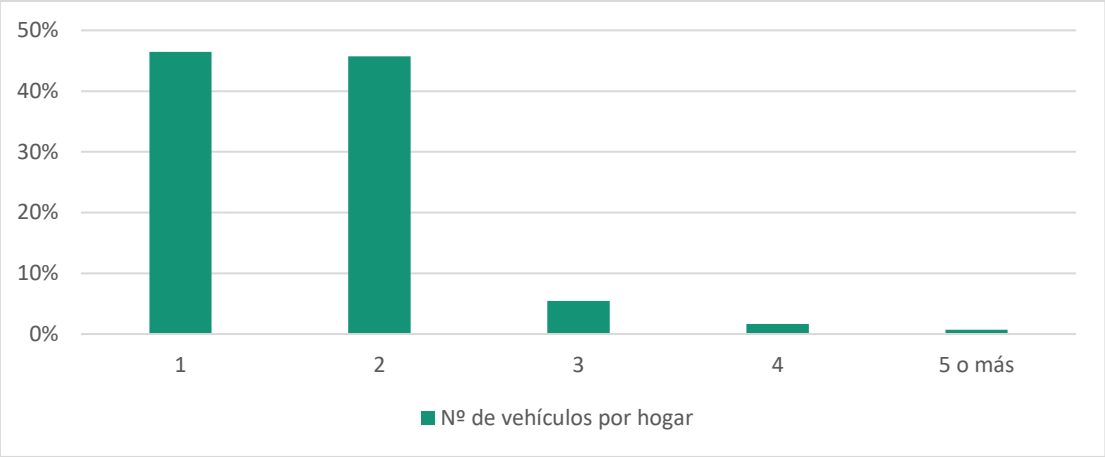
3.5. Movilidad en transporte privado

3.5.1. Hábitos y percepción del conductor

En Riba-roja de Túria se realizan en un día laborable cerca de **31.000 desplazamientos** en vehículo privado, con una duración media por desplazamiento de **18 minutos y medio**. Si suponemos que, la velocidad media de los vehículos es de 55 km/h, diariamente se recorren más de 509.669 km en vehículo privado.

El **73% de los desplazamientos por movilidad obligada** (trabajos y estudios) y el 93% de los viajes realizados desde Riba-roja a municipios colindantes (movilidad externa) se realizan en modos de transporte de uso particular (coche, moto o ciclomotor). Valencia, La Eliana y Vilamarxant, son los principales destinos que se realizan al exterior del término municipal de Riba-roja en vehículo privado.

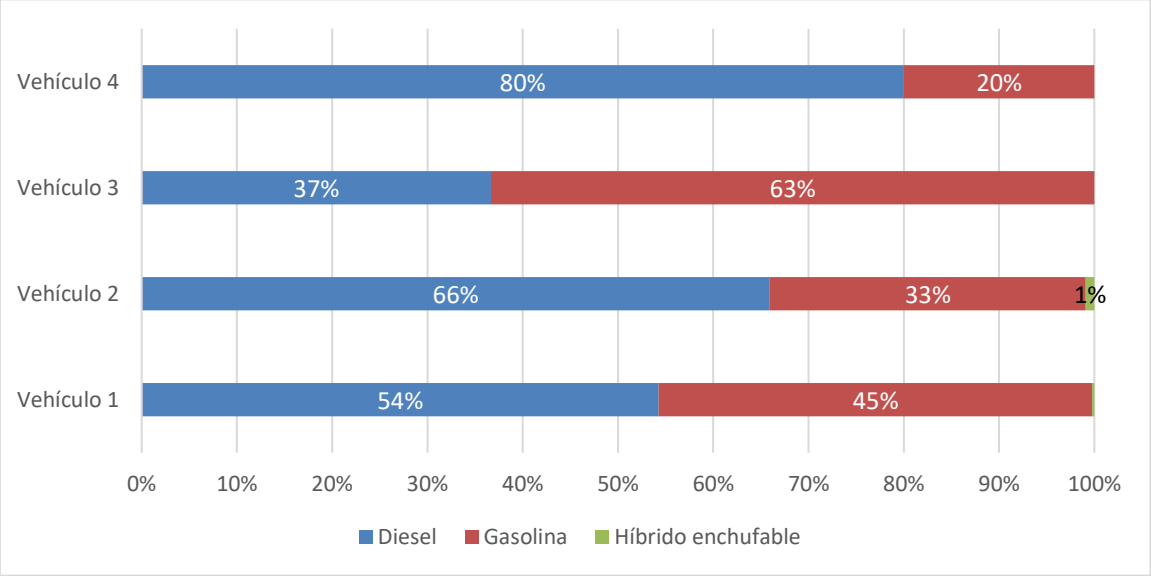
La mayoría de los hogares de Riba-roja de Túria dispone de 1 o 2 vehículos, siendo el promedio de 1,6. Si comparamos con el resto del Área Metropolitana de València, Riba-roja se sitúa en la media, oscilando entre un mínimo de 1,03 y un máximo de 1,88 entre los municipios que conforman el ámbito.



Número de vehículos por hogar. Fuente: elaboración propia.

De acuerdo con los datos reflejados por la ciudadanía, más de la mitad de los vehículos en los hogares de Riba-roja de Túria son diésel y menos de un 1% son híbridos enchufables o eléctricos.

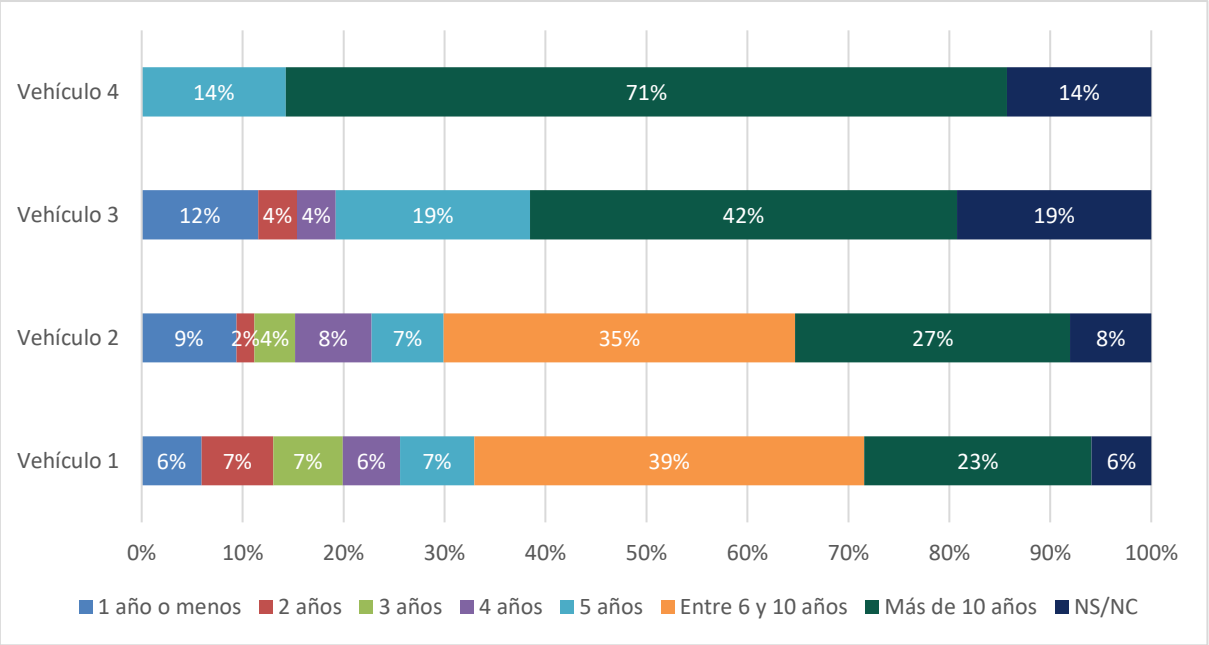
En este sentido, el Ayuntamiento de Riba-roja está fomentando la adquisición de vehículos con motor eléctrico-gasolina, eléctrico-diésel y eléctrico-gas, con bonificaciones en la matriculación de dichos vehículos.



Tipología de carburante de los vehículos. Fuente: elaboración propia.

Respecto a la antigüedad de los vehículos, cerca del 40% de los vehículos particulares tienen una antigüedad media de entre 6 y 10 años para el primero y segundo vehículo del hogar y más de 10 años a partir del tercer vehículo.

Teniendo en cuenta que, de media, cada hogar cuenta con más de 1 vehículo y relacionando la antigüedad de los vehículos con el tipo de carburante, existe un elevado número de vehículos diésel con más de 10 años, se observa un alto número de automóviles altamente contaminantes.



Antigüedad media de los vehículos. Fuente: elaboración propia.

A través de estas cifras es posible apreciar que los modos de transporte personal, en especial el coche particular, sigue jugando un papel crucial en la movilidad local. El aumento de la oferta del parque vehicular municipal, descrito en el prediagnóstico, se sustenta en hábitos arraigados en la sociedad y condiciones estructurante que incentivan el uso del vehículo privado ante otros modos alternativos, bus, bicicleta y VMP. Especialmente en desplazamientos por motivo obligado (trabajo y estudio).

3.5.2. Estado de la red viaria

El objetivo del análisis del estado de la red viaria es determinar el estado actual de la red y así identificar las deficiencias y sus puntos fuertes. Para ello, se han examinado distintas vías de la red local, en distintos barrios de la ciudad, conforme a los siguientes parámetros:

- **Centros atractores**: centro urbano, polígonos industriales, colegios, etc.
- **Número de carriles**.
- **Dirección de la vía**: unidireccional o bidireccional.
- **Velocidad permitida**.
- **Ancho de la calzada**.
- **Medianas**.
- **Aceras**.
- **Pasos peatonales**.
- **Tipo de aparcamiento**: en batería, en línea.
- **Tipo de señalización**: vertical, horizontal.

- **Semáforos**.
- **Elementos de calmado de tráfico.**

Además. se han evaluado objetivamente otras variables en base a 3 categorías: bueno, mejorable o regular, siendo los criterios de valuación los siguientes:

- **Estado de conservación**.
    - **Correcta**: regularidad y conservación del firme en todo el tramo.
    - **Mejorable**: desgaste parcial del firme.
    - **Regular:** problemas de conservación del firme, baches, desniveles u obstáculos que impiden el correcto desplazamiento.
- **Señalización**.
    - **Correcta**: señales visibles y con claridad sobre los itinerarios, intersecciones y normas de circulación.
    - **Mejorable**: falta de algún tipo de información.
    - **Regular:** escasa o inexistencia señalización.
- **Visibilidad**.
    - **Correcta**: el usuario tiene constancia completa del entorno, como intersecciones, pasos de peatones, etc.
    - **Mejorable**: el mobiliario urbano, vehículos estacionados u otras situaciones impiden o dificultan la visión del usuario.
    - **Regular**: falta de visibilidad por la geometría del viario.
- **Seguridad percibida**.
    - **Correcta**: velocidad y dimensiones adecuadas para la vía.
    - **Mejorable**: velocidad o dimensiones inadecuadas, salvables mediante la implantación de elementos de calmado de tráfico o reordenación viaria.
    - **Regular:** velocidad y dimensiones inadecuadas para la vía.

De esta manera, se adjunta en el *Anexo 3: Inventario de la red viaria*, una evaluación detallada de los parámetros descritos para cada uno de los tramos en estudio:

El inventario refleja que la red viaria de Riba-roja de Túria presenta un estado de conservación aceptable en la mayoría de sus puntos.

Respecto a los elementos de calmado de tráfico, los principales viales del núcleo urbano disponen de elementos de calmado de tráfico como cojines berlineses o pasos peatonales elevados que, junto con la limitación de velocidad a 30 km/h en todo el núcleo urbano, ayudan a que la percepción de seguridad de los peatones mejore.

Señalización vertical a la entrada del núcleo urbano. Fuente: elaboración propia.

En las áreas industriales no se han detectado suficientes **elementos reguladores de velocidad adaptados para vehículos pesados** por los polígonos, donde la sección y longitud de las calles son mayores que en otras zonas del municipio, por lo que los vehículos pueden circular a velocidades elevadas.

En las zonas industriales también se ha detectado un **problema generalizado de señalización en las zonas industriales**. La ausencia de información relativa a intersecciones, nombre de calles o normas de circulación, influye directamente en la fluidez del tráfico, así como en la seguridad vial, pues el conductor no puede anticipar sus movimientos.

3.5.3. Tráfico y circulación

Para caracterizar los desplazamientos en los viarios de acceso e inmediaciones de Riba-roja de Túria se han realizado **aforos manuales de tráfico** en las principales intersecciones y se han tenido en cuenta las **estaciones de aforos oficiales** que pertenecen a la red autonómica o estatal y la **actualización de aforos** para el reordenamiento vial del carrer del Nord y su área de influencia en Riba-roja de Túria, realizado por CPS:

El Centre de gestió i seguretat viària (CEGESEV), organismo encargado de recoger y tratar todos los datos de las carreteras gestionadas por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, de la Generalitat Valenciana, así como los Mapas de Tráfico del Ministerio de Fomento y de la Diputació de Valéncia, recogen la Intensidad Media Diaria (IMD) de distintos puntos y tramos del viario, tanto de carreteras convencionales como estatales.

Dichos aforos se obtienen en distintos momentos según el tipo de estación: permanentes (365 días al año), primaria (1 semana), secundaria (2 días) o estaciones de cobertura, es decir, se afora durante 24 horas al año en un día laborable, con el fin de estimar la Intensidad Media Diaria (IMD) entre dos puntos de una carretera determinada.

A continuación, se muestra un plano la ubicación y resultados de las mediciones:

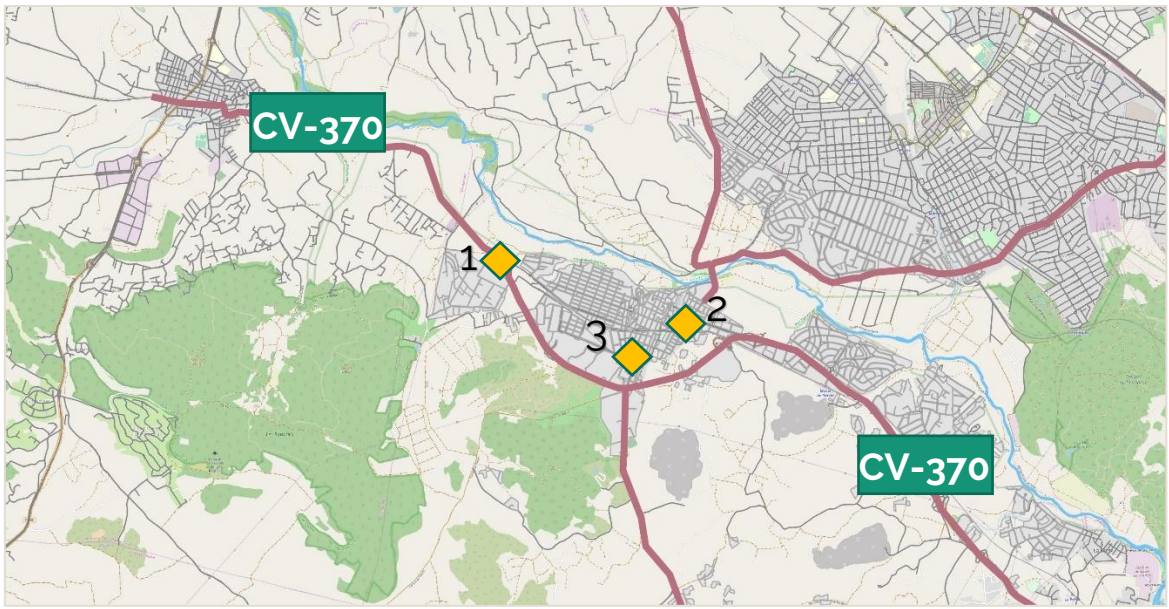
Mapa de aforos de tráfico. Fuente: elaboración propia.

A) Aforos manuales

Como parte del trabajo de campo se han realizado aforos manuales en 3 **intersecciones del viario de Riba-roja y en 12 ejes viales** durante la hora punta de la mañana de un día laboral medio.

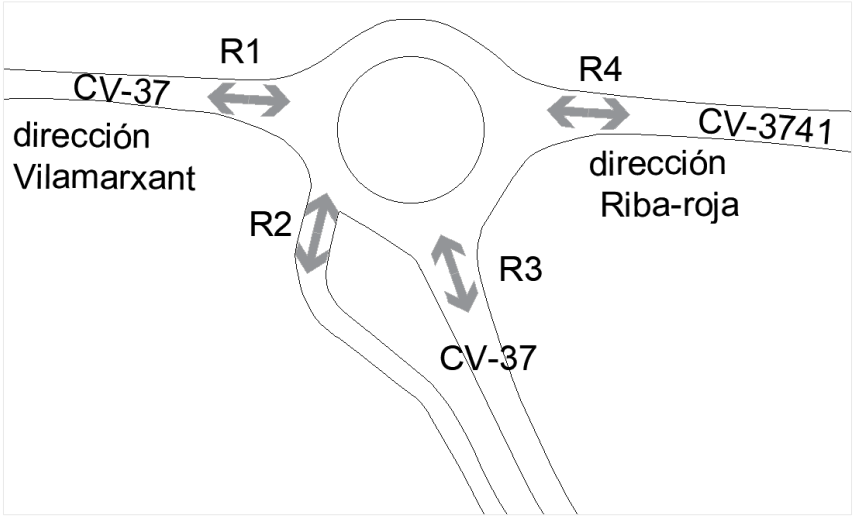
Estas mediciones servirán para evaluar y comparar los resultados con el resto de los aforos de las estaciones oficiales. En este sentido, se han medido las siguientes intersecciones:

1. Glorieta de acceso oeste (CV-370).
2. Glorieta Carretera de Valencia – Ctra. Bétera – Calle San Ricardo
3. Av. Pacadar Valenciana – Carrer Major



Ubicación de los aforos manuales en intersecciones. Fuente: elaboración propia.

1. Glorieta de acceso oeste (CV-370).

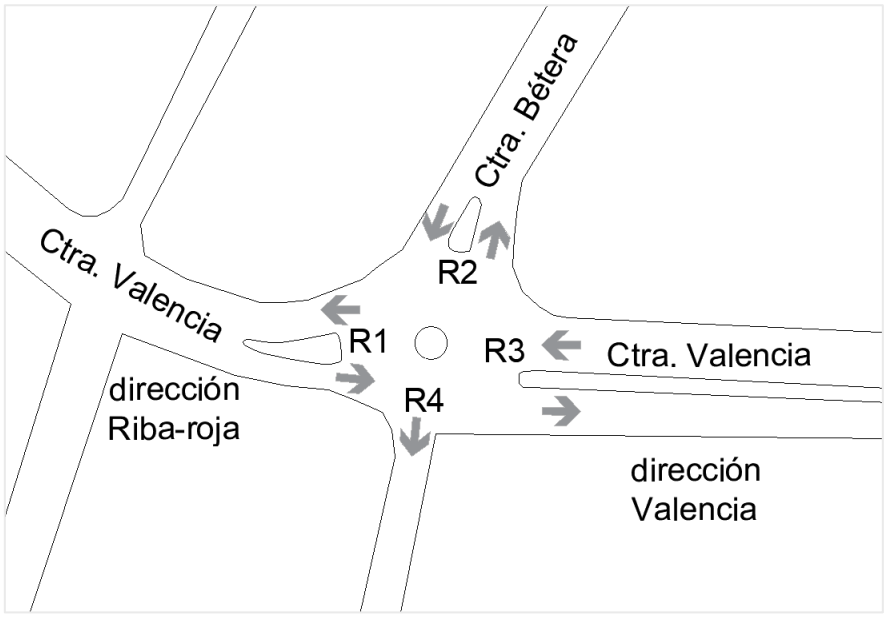


Croquis de la intersección de la glorieta de acceso oeste de Riba-roja. Fuente: elaboración propia.

Origen	Destino	Turismo	Furgoneta	Autobús	Moto	Bici	Camión	VMP	Subtotal ramal	TOTAL
R1	R1	0	0	0	0	0	0	0	0	359
	R2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	R3	230	22	2	2	2	14	0	271	
	R4	60	7	4	7	7	4	0	88	
R2	R1	2	0	0	0	0	0	0	2	48
	R2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	R3	18	2	0	2	0	0	0	22	
	R4	22	3	0	0	0	0	0	25	
R3	R1	103	24	0	0	0	10	0	137	167
	R2	10	0	0	0	0	0	0	10	
	R3	2	2	0	0	0	0	0	3	
	R4	13	3	0	0	0	0	0	16	
R4	R1	47	8	0	0	12	3	0	70	132
	R2	15	3	0	0	0	0	0	18	
	R3	37	5	0	0	0	0	0	42	
	R4	2	0	0	0	0	0	0	2	

Resultados de los aforos manuales de la intersección de la glorieta de acceso oeste de Riba-roja.
Fuente: elaboración propia.

2. Glorieta Carretera de Valencia – Ctra. Bétera – Calle San Ricardo

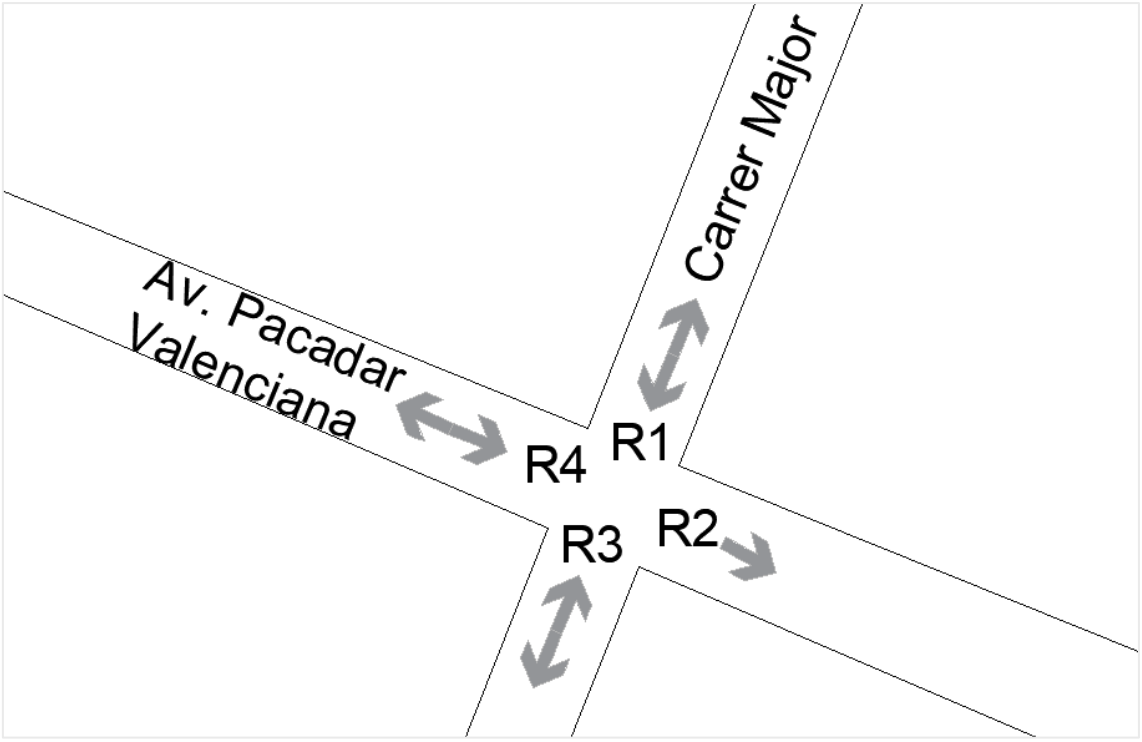


Croquis de la intersección de la intersección Carretera de Valencia – Ctra. Bétera – Calle San Ricardo.
Fuente: elaboración propia.

Origen	Destino	Turismo	Furgoneta	Autobús	Moto	Bici	Camión	VMP	Subtotal ramal	TOTAL
R1	**R1**	130	0	0	0	0	0	0	130	**635**
	R2	323	77	0	0	0	0	0	401	
	R3	17	55	0	32	0	0	0	104	
	R4	0	0	0	0	0	0	0	0	
R2	**R1**	185	36	0	0	0	6	0	227	**610**
	R2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	R3	321	0	11	13	0	0	0	346	
	R4	38	0	0	0	0	0	0	38	
R3	**R1**	225	0	0	0	0	0	0	225	**898**
	R2	533	40	0	0	0	0	0	573	
	R3	0	0	0	0	0	0	0	0	
	R4	100	0	0	0	0	0	0	100	

Resultados de los aforos manuales de la intersección de la intersección Carretera de Valencia – Ctra. Bétera – Calle San Ricardo. Fuente: elaboración propia.

3. Av. Pacadar Valenciana – Carrer Major

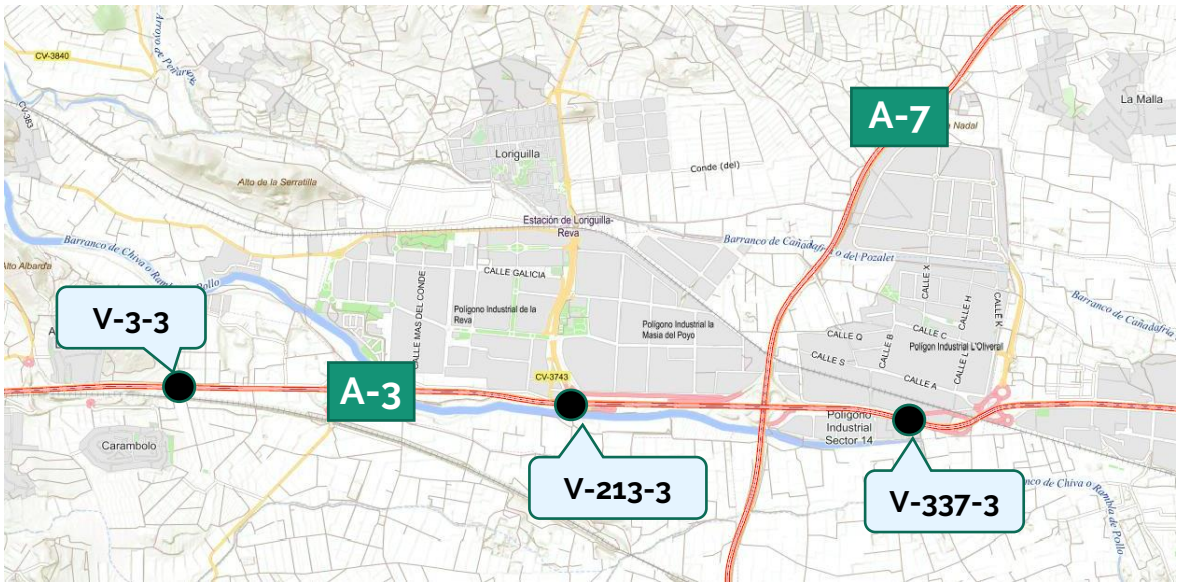


Croquis de la intersección Av.Pacadar Valenciana – Carrer Major.
Fuente: elaboración propia.

Origen	Destino	Turismo	Furgoneta	Autobús	Moto	Bici	Camión	VMP	Subtotal ramal	TOTAL
R1	R1	0	0	0	0	0	0	0	0	2693
	R2	122	0	0	0	0	0	0	122	
	R3	1958	245	61	0	61	61	0	2387	
	R4	122	0	0	0	61	0	0	184	
R3	R1	1224	122	61	0	0	61	0	1469	1836
	R2	61	0	0	0	0	0	0	61	
	R3	0	61	0	0	0	0	0	61	
	R4	122	122	0	0	0	0	0	245	
R4	R1	306	61	61	0	0	0	0	428	1224
	R2	122	0	0	0	0	0	0	122	
	R3	428	122	61	0	0	0	61	673	
	R4	0	0	0	0	0	0	0	0	

Resultados de los aforos manuales de la intersección Av.Pacadar Valenciana – Carrer Major.
Fuente: elaboración propia.

B) Resultados de los aforos del Ministerio de Fomento

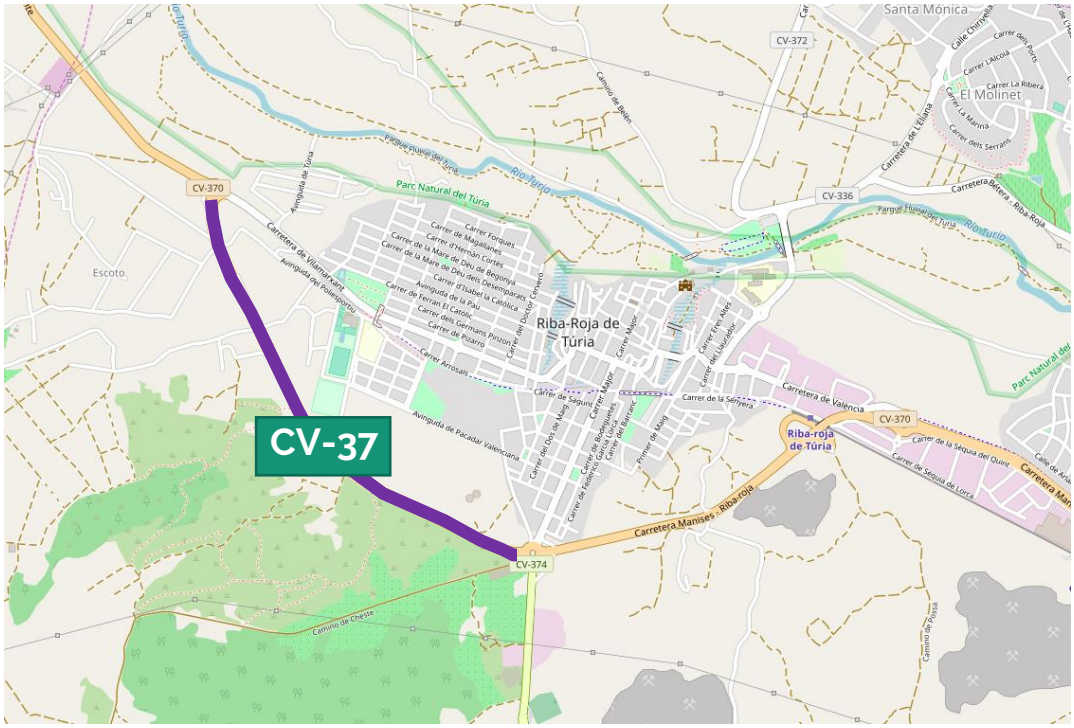


Estaciones de aforos en la A-3 a la altura de Riba-roja de Túria. Fuente: Ministerio de Fomento.

Estación	V-3-3	V-213-3	V-337-3
Tipo de estación	COBERTURA	COBERTURA	COBERTURA
Carretera	A-3	A-3	A-3
PK	335,50	338,30	341,20
Número de calzadas	2 calzadas	2 calzadas	2 calzadas
Configuración	3+3	4+4	3+3
Población	ALDAIA	VENTA DEL POYO	CALICANTO
IMD total	69.641	53.036	53.318
IMD ligeros	54.662	43.544	44.220
IMD pesados	14.979	9.492	9.098
% Vehículos Pesados	21,51%	17,90%	17,06%

Resultados de los aforos oficiales en la A-3 (2017). Fuente: Ministerio de Fomento.

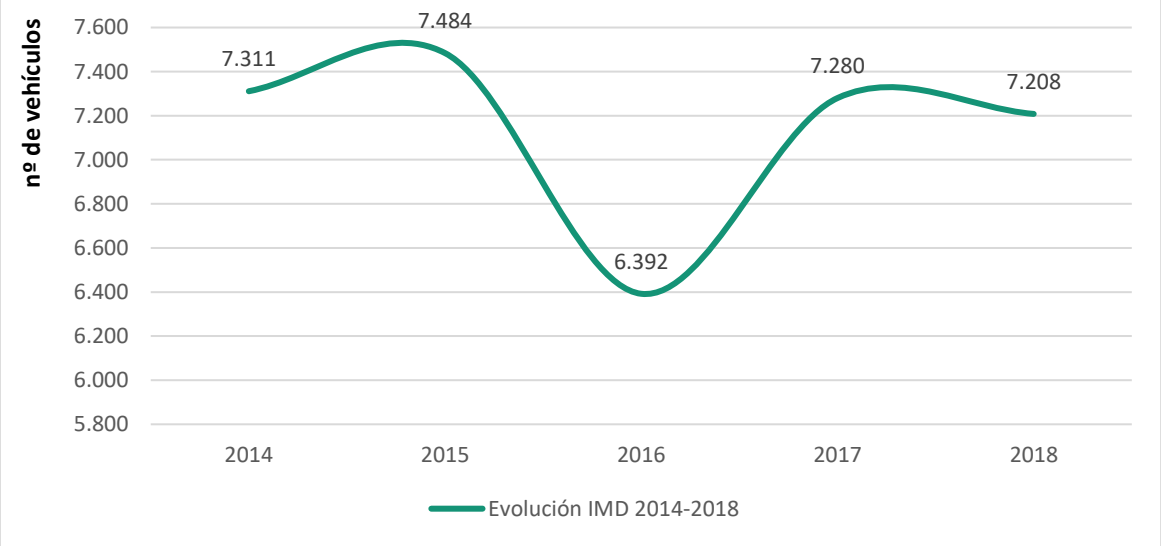
C) Resultados de los aforos de la Generalitat Valenciana



Tramo aforado por la Generalitat Valenciana. Fuente: Generalitat Valenciana.

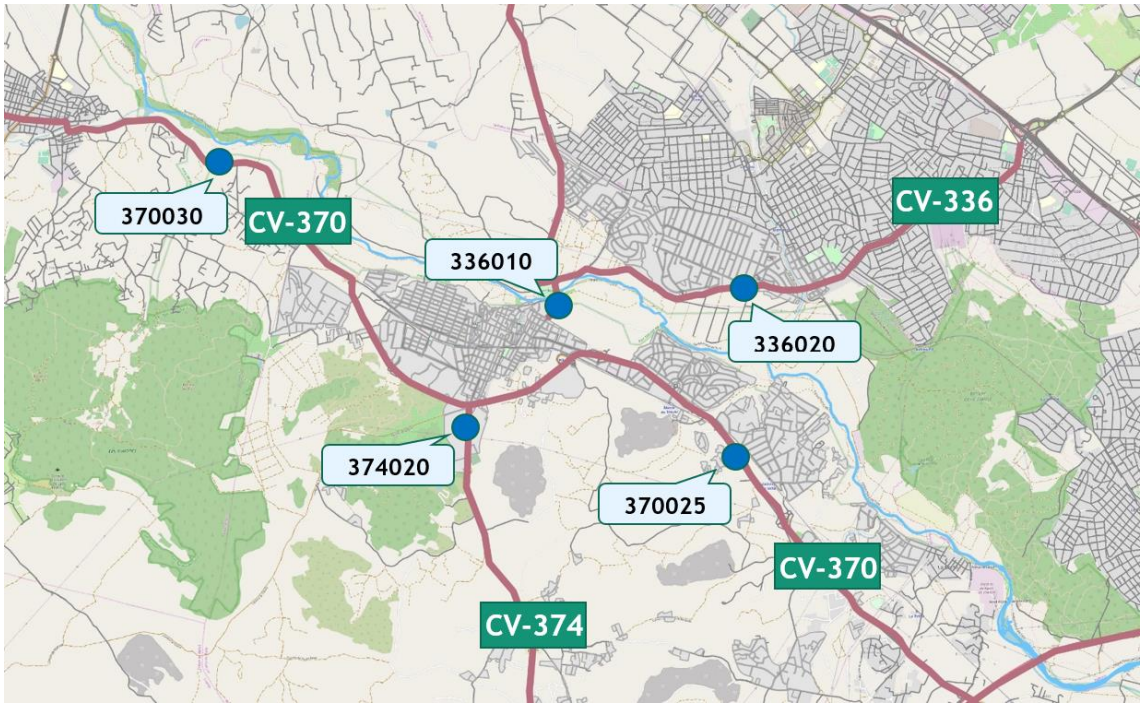
CV	CV-37
Tramo	037030
Pk Inicio	13+450
Inicio	CV-374
Pk Fin	15+250
Fin	Accés Oest a Ribaroja
Calzada	Conv.
Pk Est	0+500
Longitud tramo	2,1 km
IMD total (2018)	7.208

Resultados de la estación de tráfico en la CV-37. Fuente: Generalitat Valenciana.

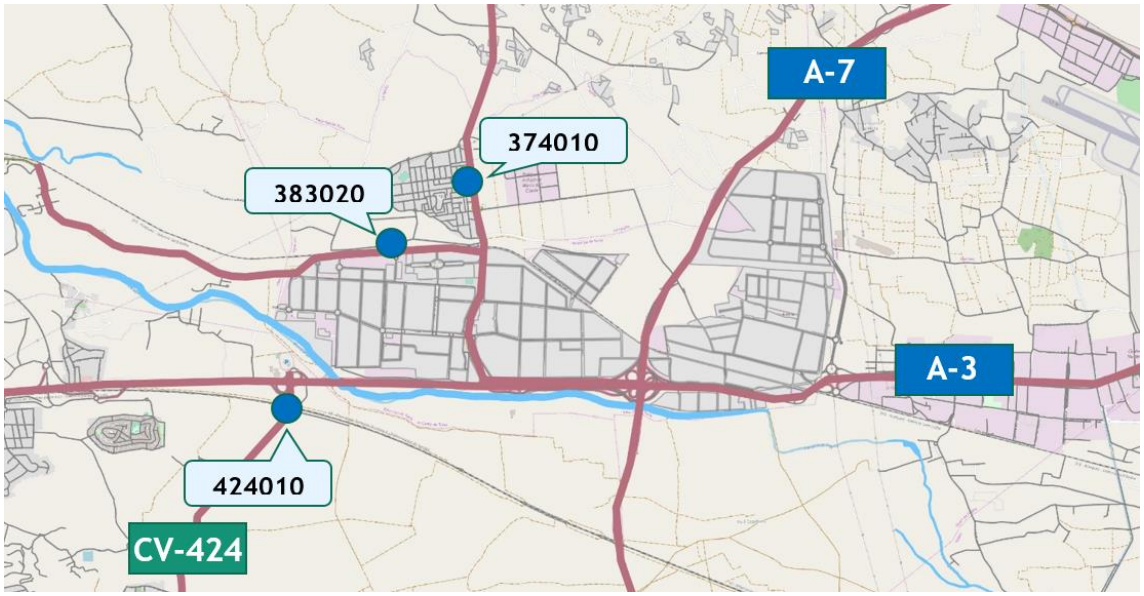


Evolución de la Intensidad Media Diaria (IMD) 2014-2018. Fuente: Generalitat Valenciana.

D) Resultados de los aforos de la Diputació de València



Ubicación aforos Diputació de València zona norte. Fuente: Diputació de València.



Ubicación aforos Diputació de València área industrial. Fuente: Diputació de València.

CV-370 DE MANISES A PEDRALBA

Demarcación: Serra

Código: 370030 **Tipo estación:** Cobertura **PK aforo:** 17,00 **PK inicial:** 13,60

Tramo: Riba-roja a Vilamarxant **Longitud tramo:** 6,10 **PK final:** 19,70

IMD: 6.033 vh/d **Pesados:** 2,31 % **Motos:** 1,14 %

Int-reg Lab (vh/d):	6.672	Pesados-Lab (vh/d):	154	Motos-Lab (vh/d):	76
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-

Aforo	nov
ID (vh/d):	6.672
ID motos:	76
% pesados:	2,31 %

Datos Históricos

IMD-2016:	5.702	-	%Pesados:	1,81
IMD-2015:	5.273	-	%Pesados:	2,54
IMD-2014:	5.705	-	%Pesados:	1,87
IMD-2013:	5.577	-	%Pesados:	2,10
IMD-2012:	6.681	-	%Pesados:	1,80
IMD-2011:	6.536	-	%Pesados:	2,23

OBSERVACIONES

-

CV-370 DE MANISES A PEDRALBA

Demarcación: Serra

Código: 370025 **Tipo estación:** Primaria **PK aforo:** 10,10 **PK inicial:** 9,10

Tramo: De rotonda Pk 9+100 a Riba-roja (CV-374) **Longitud tramo:** 4,50 **PK final:** 13,60

IMD: 15241 vh/d **Pesados:** 1,96 % **Motos:** 2,69 %

Int-reg Lab (vh/d):	16620	Pesados-Lab (vh/d):	393	Motos-Lab (vh/d):	458
Int-reg Fes (vh/d):	11794	Pesados-Fes (vh/d):	60	Motos-Fes (vh/d):	290

Aforo	
ID (vh/d):	
ID motos:	
% pesados:	

Datos Históricos

IMD-2016:	14591	-	%Pesados:	1,86
IMD-null:	-	-	%Pesados:	-
IMD-null:	-	-	%Pesados:	-
IMD-null:	-	-	%Pesados:	-
IMD-null:	-	-	%Pesados:	-
IMD-null:	-	-	%Pesados:	-

OBSERVACIONES

-

CV-374 DE VENTA DE POYO (A-3) A RIBA-ROJA DE TÚRIA

Demarcación: Serra

Código: 374020 **Tipo estación:** Secundaria **PK aforo:** 6,00 **PK inicial:** 1,20

Tramo: Loriguilla a Riba-roja **Longitud tramo:** 5,83 **PK final:** 7,03

IMD: 8.139 vh/d **Pesados:** 6,58 % **Motos:** 1,43 %

Int-reg Lab (vh/d):	8.876	Pesados-Lab (vh/d):	584	Motos-Lab (vh/d):	127
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-

Aforo	ene	mar	may	jul	ago	nov
ID (vh/d):	8.659	9.045	8.954	9.402	7.697	9.495
ID motos:	57	147	124	165	140	127
% pesados:	6,57 %	7,11 %	5,03 %	7,08 %	6,03 %	7,48 %

Datos Históricos

IMD-2016:	7.467	-	%Pesados:	5,89
IMD-2015:	7.237	-	%Pesados:	4,68
IMD-2014:	6.748	-	%Pesados:	4,38
IMD-2013:	6.220	-	%Pesados:	4,36
IMD-2012:	6.411	-	%Pesados:	3,01
IMD-2011:	7.300	-	%Pesados:	5,63

OBSERVACIONES

-

CV-336 DE RIBA-ROJA DE TÚRIA A BÉTERA — **Demarcación:** Serra

Código:	336010	**Tipo estación:**	Cobertura	**PK aforo:**	1,05
Tramo:	Ribarroja a Cruce de L'Eliana			**Longitud tramo:**	1,80

PK inicial: 0,00 — **PK final:** 1,80

IMD: 10.478 vh/d — **Pesados:** 2,62 % — **Motos:** 3,41 %

Int-reg Lab (vh/d):	12.198	Pesados-Lab (vh/d):	320	Motos-Lab (vh/d):	416
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-

Aforo	jun
ID (vh/d):	12.198
ID motos:	416
% pesados:	2,62 %

Datos Históricos

IMD-2016:	10.527	-	%Pesados:	3,15
IMD-2015:	9.247	-	%Pesados:	2,83
IMD-2014:	9.491	-	%Pesados:	1,61
IMD-2013:	10.765	-	%Pesados:	2,41
IMD-2012:	10.375	-	%Pesados:	3,08
IMD-2011:	10.519	-	%Pesados:	5,20

OBSERVACIONES

-

CV-336 DE RIBA-ROJA DE TÚRIA A BÉTERA — **Demarcación:** Serra

Código:	336020	**Tipo estación:**	Cobertura	**PK aforo:**	3,50
Tramo:	Cruce de L'Eliana a Rotonda Av. Las Delicias			**Longitud tramo:**	3,80

PK inicial: 1,80 — **PK final:** 5,60

IMD: 3.610 vh/d — **Pesados:** 1,53 % — **Motos:** 1,59 %

Int-reg Lab (vh/d):	3.844	Pesados-Lab (vh/d):	59	Motos-Lab (vh/d):	61
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-

Aforo	feb
ID (vh/d):	3.844
ID motos:	61
% pesados:	1,53 %

Datos Históricos

IMD-2016:	2.923	-	%Pesados:	0,93
IMD-2015:	2.936	-	%Pesados:	0,89
IMD-2014:	3.585	-	%Pesados:	1,45
IMD-2013:	3.222	-	%Pesados:	1,24
IMD-2012:	3.128	-	%Pesados:	0,93
IMD-2011:	3.620	-	%Pesados:	3,12

OBSERVACIONES

-

CV-374 DE VENTA DE POYO (A-3) A RIBA-ROJA DE TÚRIA — **Demarcación:** Serra

Código:	374010	**Tipo estación:**	Cobertura	**PK aforo:**	1,00
Tramo:	A-3 a Loriguilla			**Longitud tramo:**	1,20

PK inicial: 0,00 — **PK final:** 1,20

IMD: 10.738 vh/d — **Pesados:** 6,87 % — **Motos:** 1,08 %

Int-reg Lab (vh/d):	11.479	Pesados-Lab (vh/d):	789	Motos-Lab (vh/d):	124
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-

Aforo	feb
ID (vh/d):	11.479
ID motos:	124
% pesados:	6,87 %

Datos Históricos

IMD-2016:	9.838	-	%Pesados:	6,61
IMD-2015:	9.329	-	%Pesados:	5,91
IMD-2014:	8.956	-	%Pesados:	5,66
IMD-2013:	7.257	-	%Pesados:	5,65
IMD-2012:	8.504	-	%Pesados:	5,15
IMD-2011:	9.836	-	%Pesados:	7,53

OBSERVACIONES

-

CV-382	ENLACE ENTRE CV-384 Y CV-379					Demarcación:	Buñol
Código:	383020	Tipo estación:	Cobertura	PK aforo:	11,30	PK inicial:	9,70
Tramo:	De CV-3840 a CV-374			Longitud tramo:	1,93	PK final:	11,63

IMD: 452 vh/d **Pesados:** 3,88 % **Motos:** 1,14 %

Int-reg Lab (vh/d):	438	Pesados-Lab (vh/d):	17	Motos-Lab (vh/d):	5
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-

Aforo	feb
ID (vh/d):	438
ID motos:	5
% pesados:	3,88 %

Datos Históricos

IMD-2016:	484	-	%Pesados:	6,70
IMD-2015:	743	-	%Pesados:	4,65
IMD-2014:	951	-	%Pesados:	7,49
IMD-2013:	526	-	%Pesados:	7,03
IMD-2012:	511	-	%Pesados:	4,31
IMD-2011:	817	-	%Pesados:	11,14

OBSERVACIONES

-

CV-424	DE VENTA DE POYO (A-3) A BUÑOL POR GODELLETA					Demarcación:	Buñol
Código:	424010	Tipo estación:	Cobertura	PK aforo:	0,30	PK inicial:	0,00
Tramo:	A-3 a la CV-416			Longitud tramo:	8,50	PK final:	8,50

IMD: 7.369 vh/d **Pesados:** 2,23 % **Motos:** 2,09 %

Int-reg Lab (vh/d):	7.750	Pesados-Lab (vh/d):	173	Motos-Lab (vh/d):	162
Int-reg Fes (vh/d):	-	Pesados-Fes (vh/d):	-	Motos-Fes (vh/d):	-

Aforo	feb
ID (vh/d):	7.750
ID motos:	162
% pesados:	2,23 %

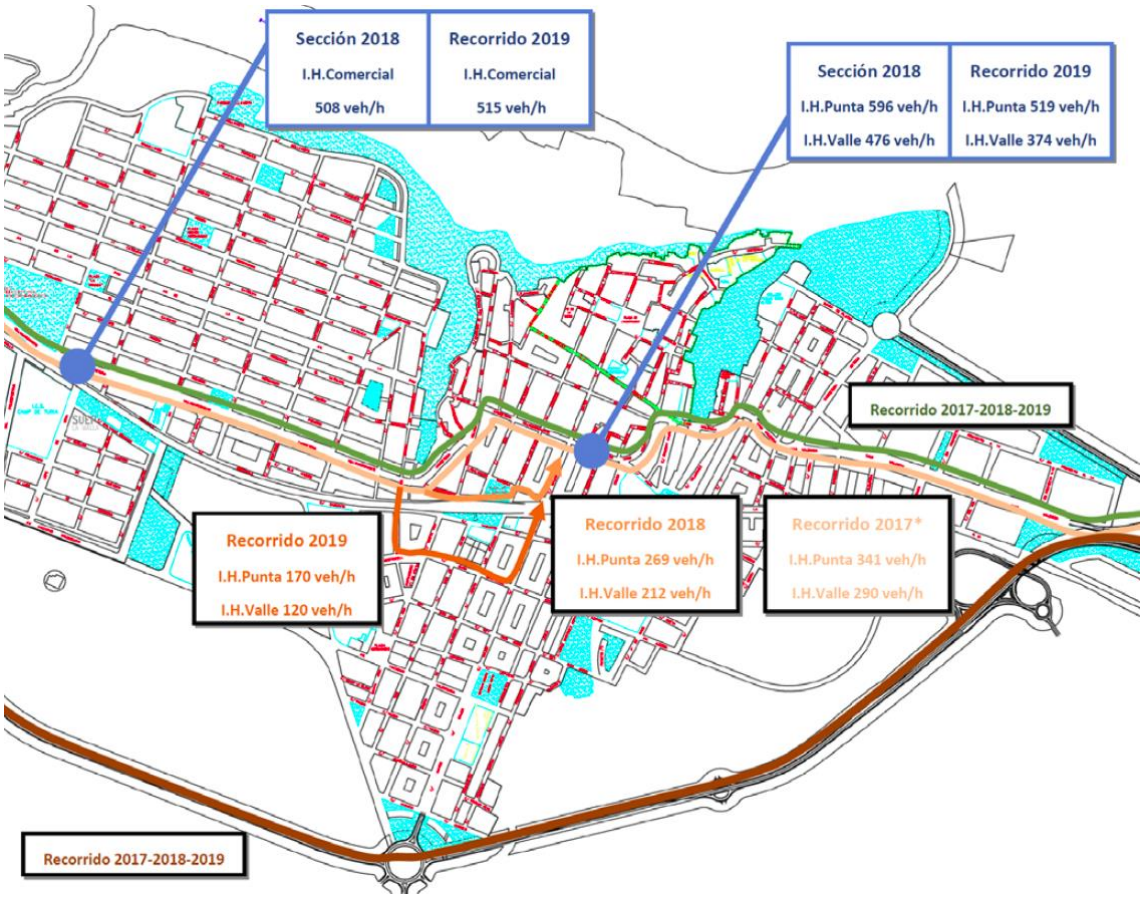
Datos Históricos

IMD-2016:	7.422	-	%Pesados:	2,55
IMD-2015:	6.974	-	%Pesados:	1,90
IMD-2014:	6.639	-	%Pesados:	2,01
IMD-2013:	6.461	-	%Pesados:	2,01
IMD-2012:	7.476	-	%Pesados:	2,34
IMD-2011:	8.358	-	%Pesados:	1,40

OBSERVACIONES

-

E) Actualización de aforos de CPS



Actualización de aforos de CPS. Fuente: Estudio de Movilidad de CPS.

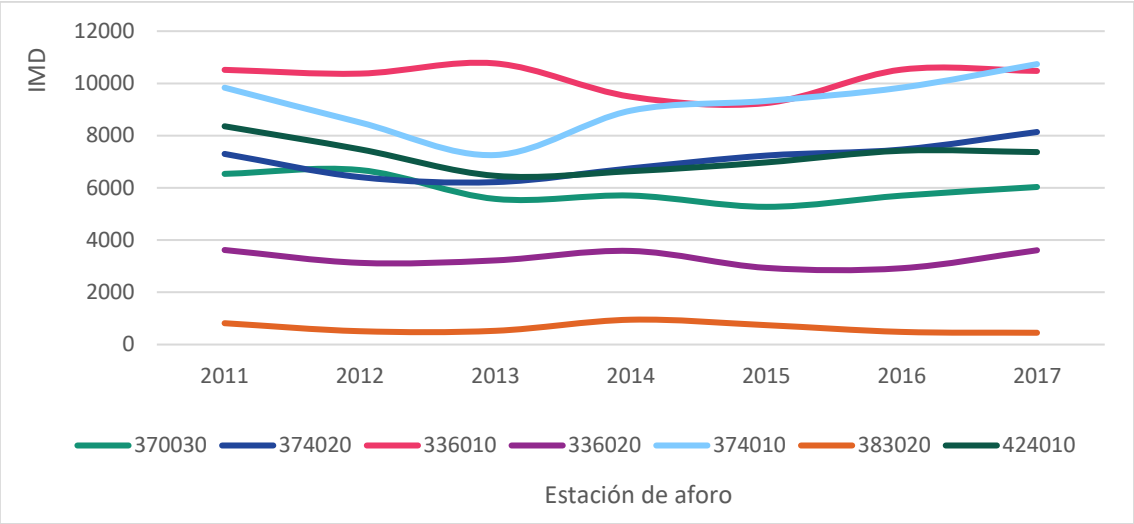
Una vez mostrados los resultados de todos los aforos, se pude apreciar la elevada carga de vehículos que soporta la A-3, destacando el porcentaje de vehículos pesados, llegando a valores del 21% de vehículos pesados, debido a la importante influencia que ejerce el área industrial de Riba-roja sobre el resto de la región.

En las vías secundarias, se observa un mayor número de vehículos en los tramos más próximas a Valencia, como ocurre en la carretera a Manises (CV-370 dirección este), con más de 15.000 vehículos al día, sin embargo, el porcentaje de vehículos pesados no alcanza el 2%.

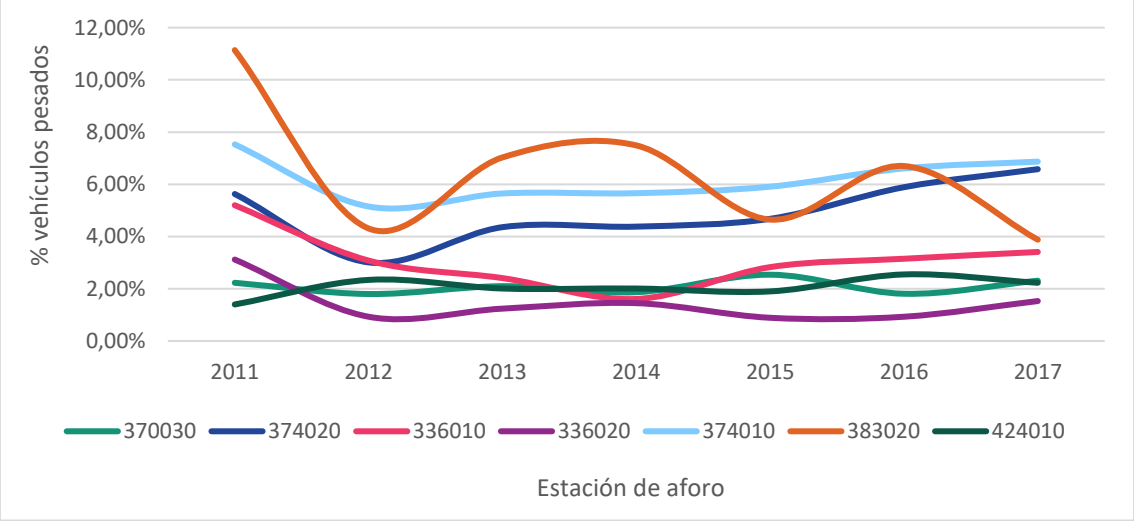
La carretera que comunica el núcleo de Riba-roja de Túria con el área industrial de la A3 (CV-374), también tiene de un papel destacado, con 10.738 vehículos diarios de los cuales 738 corresponden a vehículos pesados, lo que supone un 6,87% sobre el total.

Por otro lado, si analizamos la evolución de la IMD en los últimos años, se observa un descenso en torno al 1% de vehículos en la mayoría de las estaciones de aforo, salvo en la carretera CV-374, done el número de vehículos ha ido aumentando progresivamente, así como el porcentaje de vehículos pesados.

En las siguientes gráficas se muestra la evolución de la IMD y vehículos pesados de las estaciones de aforos oficiales de las que se tienen datos históricos:



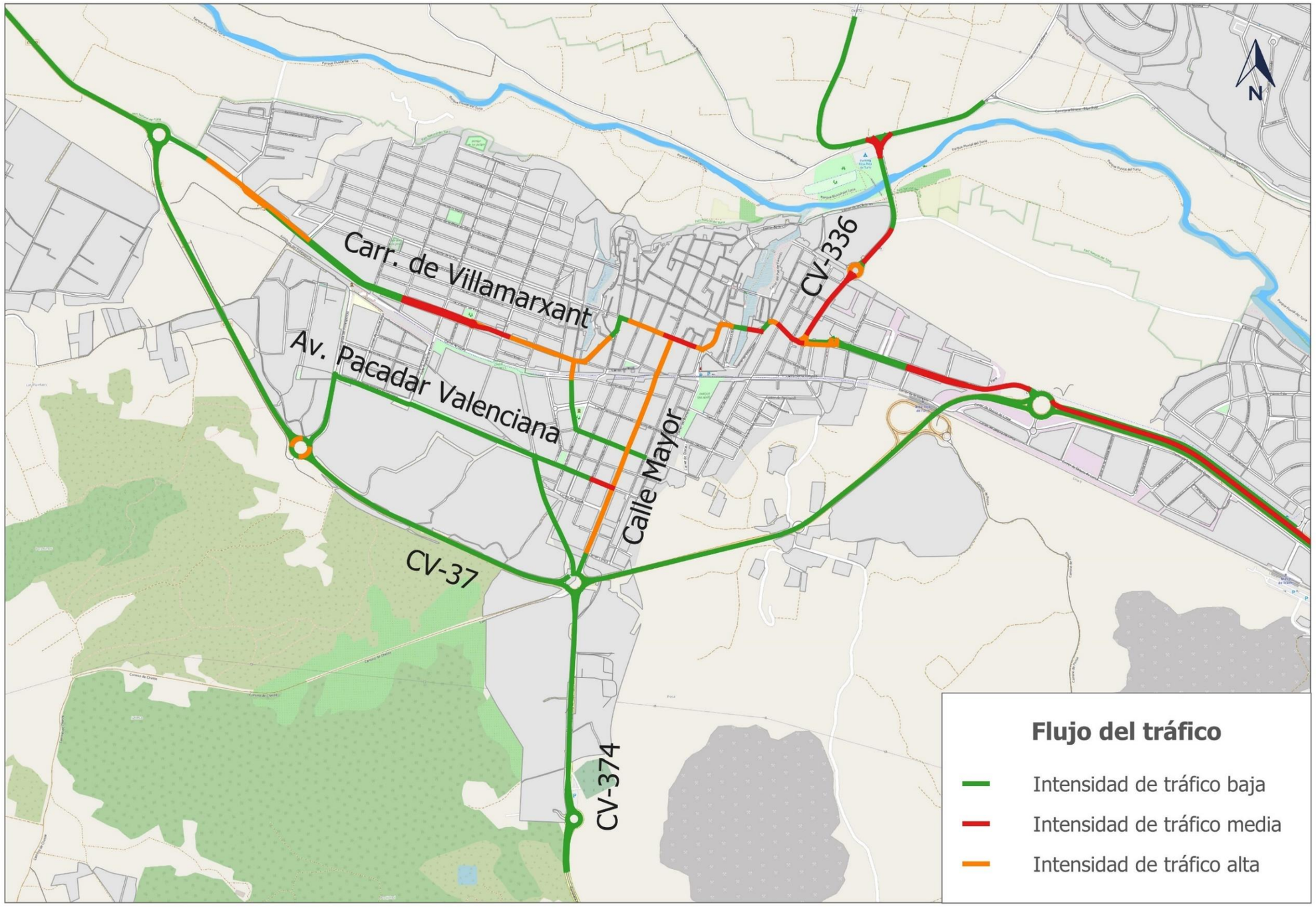
Evolución de la IMD por estaciones de aforo. Fuente: elaboración propia.



Evolución del % vehículos pesados por estaciones de aforo. Fuente: elaboración propia.

Respecto de los tráficos longitudinales de paso, se puede observar una ligera disminución respecto de los niveles alcanzados en 2018, pasando de 260 vehículos/hora a 191 en la carretera Vilamarxant, entre Furs del Regne y Vicente Blasco Ibáñez y de 64 vehículos/hora a 34, en el cruce de Vilamarxant con Cronista Cerveró.

A continuación, se muestra un plano de los principales flujos de tráfico que recorren Riba-roja de Túria y sus intensidades medias a lo largo del día.


Carr. de Villamarxant
Av. Pacadar Valenciana
CV-336
Calle Mayor
CV-37
CV-374
N
Flujo del tráfico
Intensidad de tráfico baja
Intensidad de tráfico media
Intensidad de tráfico alta

3.5.4. Áreas de conflicto

Las áreas de mayor conflicto entre el coche y los peatones se generan en los cruces peatonales e intersecciones viales. La intersección de carrer Joan Martorell con carrer Major y Bodeguetes, presenta velocidades y volúmenes de tráfico elevados, siendo un problema de seguridad vial, principalmente para los peatones.

Por otro lado, la red viaria de Riba-roja se congestiona en horas punta en las carreteras de Vilamarxant y València, y en carrer Major. En el área industrial del sur de Riba-roja, también se producen retenciones de tráfico desde los accesos de la A-7 y la A-3.

Otro de los problemas que presenta la red viaria, es la sensación de carretera de la vía principal que atraviesa Riba-roja de este a oeste, que actúa como **efecto barrera** para los desplazamientos en modos sostenibles. Como se ha descrito anteriormente, se han realizado actuaciones para pacificar la ciudad, como limitar la velocidad máxima permitida en el núcleo urbano a 30 km/h o implantar elementos de calmado de tráfico que ayudan a pacificar la ciudad, sin embargo, no representa una medida del todo suficiente.

Calmado de tráfico en la carretera de Vilamarxant. Fuente: Google.

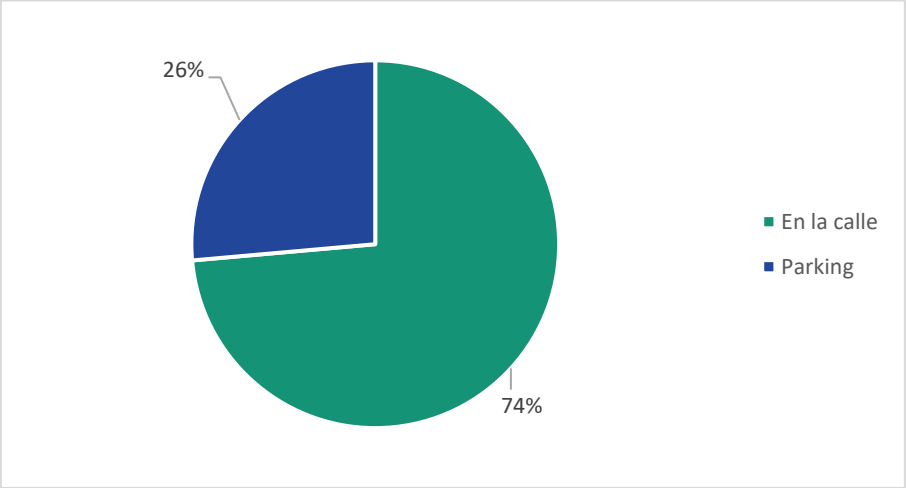
3.6.Aparcamiento

3.6.1. Hábitos y percepción ciudadana

Se ha cuantificado la demanda de estacionamiento de los residentes de Riba-roja en su hogar y en los lugares de destino en sus desplazamientos diarios a partir de las encuestas domiciliarias de movilidad.

De acuerdo con los datos recogidos, el 54% de los residentes de Riba-roja dispone de garaje privado, sin embargo, **existe un mayor número de vehículos estacionados en la vía pública que en garajes privados**, tanto para el primer vehículo como para el segundo.

Si atendemos al **lugar de estacionamiento en los desplazamientos**, la mayoría de los vehículos se aparcan en la vía pública.



Tipo estacionamiento en lugar de destino. Fuente: elaboración propia.

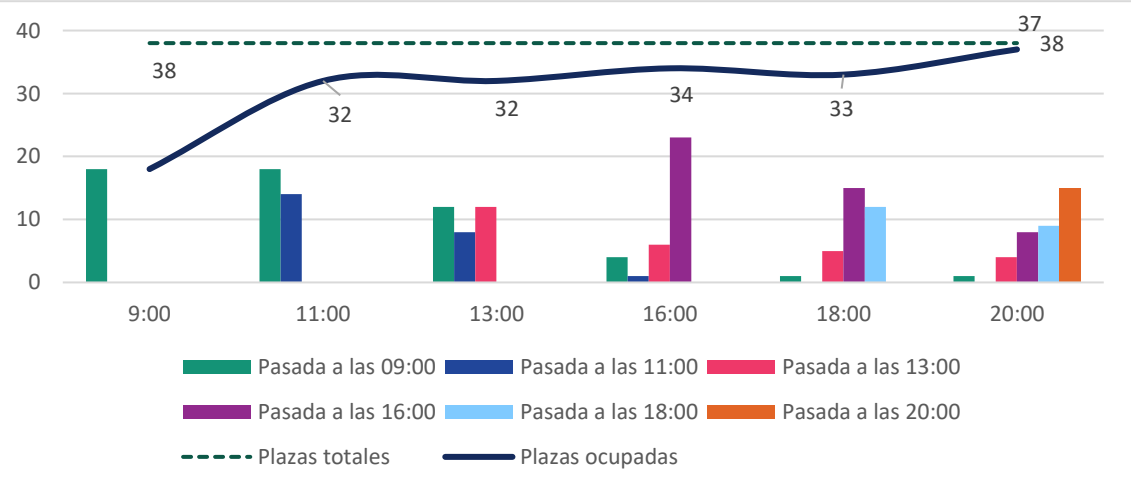
3.6.2. Caracterización de la demanda

Para determinar la demanda de estacionamiento en el núcleo urbano de Riba-roja se han realizado **aforos de aparcamiento en 2 tramos de zonas** con distintas características entre ellas, registrando la rotación de vehículos mediante testigos de colores con renovación **cada 2 horas**, entre las 9 de la mañana y 8 de la noche, la existencia de estacionamientos ilegales y su grado de indisciplina.

Los tramos aforados corresponden al aparcamiento de calle Pau con calle Santangel (zona 1) y el aparcamiento del metro (zona 2). Los resultados de las mediciones se muestran en los gráficos posteriores:

La línea discontinua de los siguientes gráficos muestra las plazas totales de cada una de las zonas aforadas, la línea marrón la ocupación de cada área por franja horaria, y las barras de colores revelan el intervalo de tiempo en el que los vehículos han ido estacionando a lo largo de todo el día.

a) **Zona 1:** aparcamiento calle Pau con calle Santangel.



Aforo de estacionamiento zona 1. Fuente: elaboración propia.

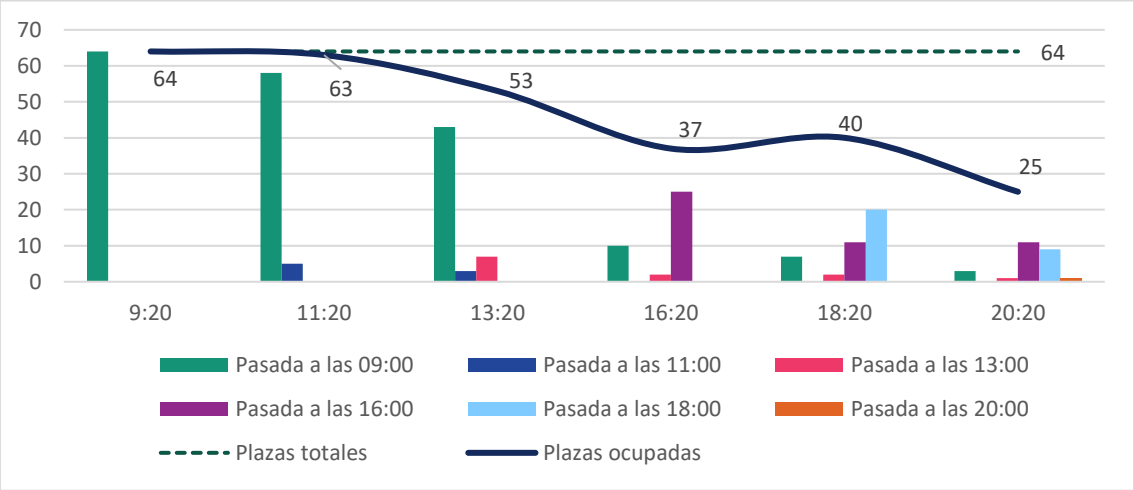
Zona 1. Número de plazas: 38			
Horario	**Aparcados**	**Plazas libres**	**Ocupación**
9:00	18	20	47%
11:00	32	6	84%
13:00	32	6	84%
16:00	34	4	89%
18:00	33	5	87%
20:00	37	1	97%

Fuente: elaboración propia.

Se ha aforado un tramo de 38 plazas de estacionamiento entre calle Pau y calle Santangel donde la ocupación superó el 84% durante todo el día salvo a primera hora de la mañana, presentando su mínimo a las 9 horas, con 18 vehículos estacionados y 20 plazas libres.

A lo largo del día el número de vehículos se mantiene constante, alcanzando su máxima ocupación (97%) a las 8 de la tarde.

b) Zona 2: aparcamiento en calle Proyecto N21 junto a la estación de metro.



Aforo de estacionamiento zona 2. Fuente: elaboración propia.

Zona 2. Número de plazas: 64			
Horario	**Aparcados**	**Plazas libres**	**Ocupación**
9:20	64	0	100%
11:20	63	1	98%
13:20	53	11	83%
16:20	37	27	58%
18:20	40	24	63%
20:20	25	39	39%

Fuente: elaboración propia.

El aforo del aparcamiento en la zona del metro cuenta con 64 plazas de estacionamiento y presenta una ocupación media del 73%, que disminuye a lo largo del día. Entre las 13:20 y las 16.20 de la tarde el número de vehículos estacionados desciende un 25%, pasando de 53 vehículos a 37.

Por otro lado, de los 64 vehículos estacionados a las 9 de la mañana, tan sólo 3 permanecen después de las 8 de la tarde, debido a que la mayoría de los usuarios estacionan en esta zona por la mañana para coger el metro, y de esta manera evitar desplazarse en vehículo privado a la ciudad de Valencia.

Aparcamiento disuasorio de la estación de metro de Riba-roja de Túria. Fuente: Google.

En conclusión, la oferta de aparcamiento, principalmente para las compras en las grandes superficies comerciales que se ubican fuera del centro urbano como Lidl, Mercadona o Consum, donde la población puede aparcar sin generar tráfico de agitación, cumplen en gran medida la demanda generada.

Esta situación contrasta con la observada en el núcleo urbano, donde la problemática para encontrar una plaza de estacionamiento es mucho mayor.

En relación con los aparcamientos disuasorios, no sólo ayudan a disminuir los problemas de aparcamiento, sino que conlleva otros beneficios, como fomentar y potenciar la movilidad a pie y la potenciación del sector comercial.

Aparcamiento junto al supermercado Consum. Fuente: elaboración propia.

.

Aparcamiento de Mercadona. Fuente: elaboración propia.

3.6.3. Plazas reservadas a PMR

La mayoría de los centros atractores cuenta con una o dos plazas reservadas para el estacionamiento de personas con movilidad reducida, así como en los principales ejes viarios, sin embargo, se consideran insuficientes y en muchos casos, su ubicación o dimensiones son inadecuadas.

En la actualidad, la relación de plazas reservadas es de 1 por cada 50 plazas aproximadamente.

Para cumplir con la normativa de accesibilidad de 1 PMR cada 40 plazas de aparcamiento se considera necesario la implantación de nuevas plazas adaptadas

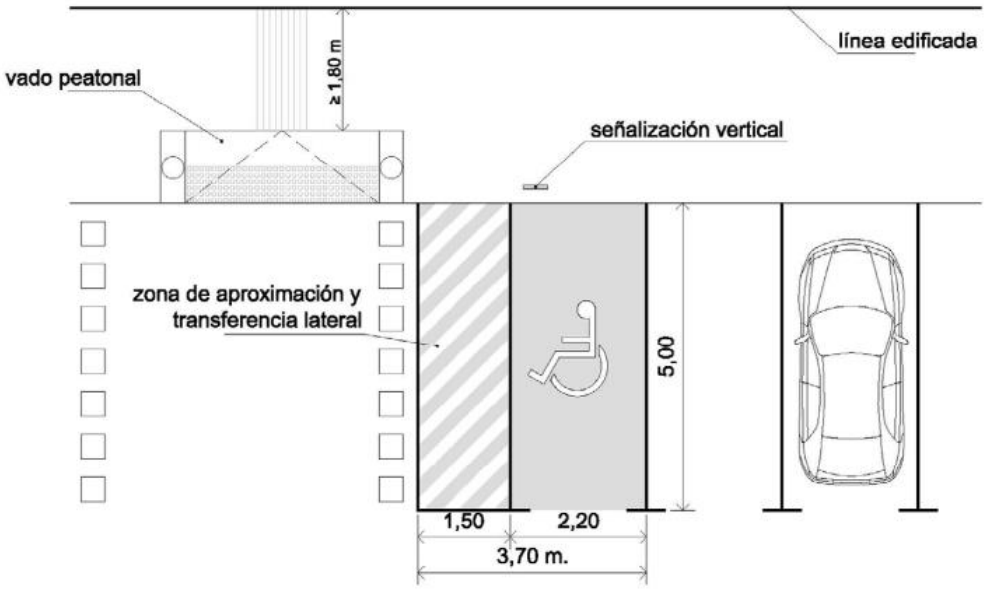
en los principales puntos de interés, ubicados cerca de los pasos peatonales y con itinerarios accesibles desde la plaza de estacionamiento hasta las aceras y pasos peatonales.

Las ubicaciones donde se ha detectado un menor número de plazas reservadas para PMR son las siguientes:

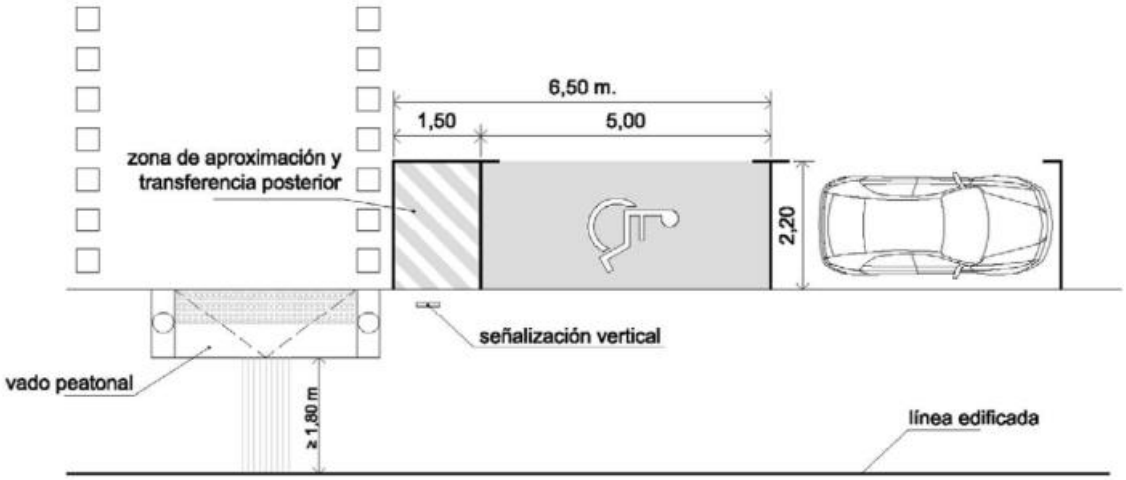
- Casa de la Cultura,
- Conservatorio de música.
- Centro de Rehabilitación.
- Trasera del Mercado.
- Teatro Cervantes.
- Oficina de Turismo.
- Polideportivo Municipal.
- Centro Social.
- Pabellón Municipal.
- Tanatorio.
- Parque Maldonado.
- Estación de metro.

Respecto al diseño, se deberán mejorar las dimensiones de las existentes según rige la normativa de accesibilidad (artículo 35 de la Orden VIV/561/2010). A modo de ejemplo, se deberá seguir el modelo de implantación de las últimas plazas a PMR implantadas en el municipio (por ejemplo, las de la calle Velázquez), las cuales sí cumplen la normativa vigente:

- Dimensión mínima de 5 metros de longitud y 2,20 metros de ancho.
- Zona de aproximación y transferencia posterior de una anchura igual a la de la plaza y longitud mínima de 1,50 metros.
- Señalización horizontal y vertical con el Símbolo Internacional de Accesibilidad.



Plaza de aparcamiento reservado en batería con acceso desde paso de peatones. Fuente: Orden VIV/561/2010.



Plaza de aparcamiento reservado en línea con acceso desde paso de peatones. Fuente: Orden VIV/561/2010.

3.7. Movilidad ciclista

3.7.1. Hábitos y percepción del ciclista

A partir de las encuestas y mediciones del equipo consultor se obtiene que la bicicleta /VMP **supone un menos de un 1% de los desplazamientos interiores y de los exteriores en el municipio**.

La movilidad activa es mayoritariamente peatonal en un municipio donde el 56% de los desplazamientos son de 10 o menos minutos de duración, La bicicleta tendría más sentido para el grueso de desplazamientos de media distancia entre 11 y 30 minutos, que representa un 37%, y que el automóvil es modo mayoritario.

El uso de la bicicleta presenta una clara diferenciación por género ya que 9 de cada 10 personas usuarias son hombres entre 20 y 35 años.

El perfil del ciclista es mayoritariamente hombre, ocupado y utiliza la bicicleta principalmente para hacer deporte, indistintamente de la época del año. Además, el número medio de bicicletas por hogar en Riba-roja de Túria, es de 1,73, similar al de la media del área metropolitana de Valencia.

Respecto al tipo de aparcamiento de bicicletas, el Plan de Movilidad del Área Metropolitana (PMoMe) registró los siguientes datos:

Tipo de aparcamiento de bicicletas en Riba-roja	
En casa	50,1%
Aparcabici privado	4,2%
Aparcabici en la calle	0,0%
Libre en la calle	0,4%
Plaza de aparcamiento en propiedad	0,0%
Plaza de aparcamiento en alquiler	45,2%
Plaza de aparcamiento gratuita	0,0%

Tipo de aparcamiento de bicicletas en Riba-roja de Túria. Fuente: PMoMe.

Las principales barreras a la movilidad ciclista que identifican los usuarios fueron:

En primer lugar, uno de los grandes problemas a los que se enfrenta la bicicleta para asentarse como un modo de transporte, más allá de su uso recreativo y deportivo, es la **convivencia con los vehículos motorizados**. Los usuarios de la bici en Riba-roja se sienten inseguros e inseguras en las vías ciclistas, especialmente en las ciclocalles, pues afirman que la velocidad de los automóviles es elevada.

Por otro lado, a pesar de que se han realizado numerosas actuaciones para fomentar el uso de la bicicleta, los encuestados manifestaron su insatisfacción con la **falta de conectividad de la malla ciclista con las urbanizaciones del norte y con el residencial La Reva**, al sur del término municipal. En la actualidad, tal y como se ha descrito en el prediagnóstico, Riba-roja dispone de conexión ciclista entre el núcleo urbano y Masía de Traver y en el interior de las urbanizaciones, pero no con el resto de la población.

Finalmente, los usuarios de la bicicleta consideran que el estado de conservación de las vías ciclistas es "mejorable" y reclaman **más seguridad ante el robo en aparcabicis públicos**. La mayoría de los encuestados que utilizan la bicicleta con frecuencia considera que se deben aumentar y mejorar la seguridad de los aparcabicis.

La disposición de aparcabicis seguros y cómodos en origen y destino de los desplazamientos es una condición indispensable para evitar el robo de bicicletas.

Uno de los ejemplos más reiterados En Riba-roja es que Metrovalencia no permite transportar la bicicleta a bordo los días laborables (salvo que sean plegables) y los usuarios no se fían de dejar las bicicletas aparcadas todo el día hasta que regresan de su jornada laboral, por lo que deciden usar otro modo de desplazamiento para ir a la estación de metro.

3.7.2. Estado de la red ciclista

La evaluación por tramos sobre el estado de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas se muestra en el *Anexo 4: Inventario de la red ciclista*, en base a 3 categorías: correcta, mejorable o regular, siendo los criterios de valuación los siguientes:

- **Tipología de vía:** carril bici, ciclocalle, etc.
- **Anchura**:
    - **Correcta**: los ciclistas pueden transitar sin problemas.
    - **Mejorable:** los ciclistas pueden circular por la vía pero con dificultad.
    - **Regular:** la sección no cumple el mínimo permitido.
- **Señalización vertical y horizontal**.
    - **Correcta**: señales visibles y con claridad sobre los itinerarios, intersecciones y normas de circulación.
    - **Mejorable**: falta de algún tipo de información.

  - **Regular:** escasa o inexistencia señalización.

- **Estado de conservación**.
  - **Correcta**: regularidad y conservación del firme en todo el tramo.
  - **Mejorable**: desgaste parcial del firme.
  - **Regular:** problemas de conservación del firme, baches, desniveles u obstáculos que impiden el correcto desplazamiento.
- **Visibilidad**.
  - **Correcta**: el usuario tiene constancia completa del entorno, como intersecciones, pasos de peatones, etc.
  - **Mejorable**: el mobiliario urbano, vehículos estacionados u otras situaciones impiden o dificultan la visión del usuario.
  - **Regular**: falta de visibilidad por la geometría del viario.
- **Seguridad percibida**.
  - **Correcta**: velocidad y dimensiones adecuadas para la vía.
  - **Mejorable**: velocidad o dimensiones inadecuadas, salvables mediante la implantación de elementos de calmado de tráfico o señalización.
  - **Regular:** velocidad y dimensiones inadecuadas para la vía.

De todas las vías analizadas se obtiene que cerca del 30% de las vías presentan una visibilidad y seguridad percibida mejorable y hasta un 25% regular.

El firme y la anchura de las vías por lo general está en buen estado (hormigón pintado o slurry) en la mayoría de los tramos, sin embargo, la señalización horizontal en las ciclocalles es inexistente o presenta un estado de conservación deficiente, así como en las intersecciones de los carriles bici con la calzada. Por otro lado, se han detectado algunos tramos que presentan un deficiente estado de mantenimiento, tanto en el firme como de la vegetación que rodea la vía ciclista, llegando a invadir

La señalización vertical de división de sentidos de circulación o de localización de intersecciones con la calzada es escasa y no presenta la suficiente información de alerta y velocidad moderada

Los **cruces e intersecciones** se realizan paralelos a los pasos de peatones en la mayoría de los casos. Sin embargo, se presentan posibles conflictos e interferencias múltiples con vados en el polígono industrial donde se presenta mucho tráfico de vehículos pesados y comerciales.

A continuación, se muestran algunas imágenes representativas de la problemática detectada respecto al estado de las vías ciclistas:

Invasión de la vegetación en el tramo entre el complejo deportivo La Mallà y calle Rosalía de Castro.
Fuente: elaboración propia.

Cruce entre el carril bici del complejo deportivo La Mallà y calle Rosalía de Castro.
Fuente: elaboración propia.

3.7.3. Áreas de conflicto

Se identificaron varias vías donde existen dificultades para la convivencia de modos en los siguientes itinerarios por los motivos indicados:

1. **Avenida Pacadar Valenciana – Calle Rosalía de Castro**

Se trata de un tramo de acera-bici (similar al carril bici, pero se sitúa al nivel de los peatones), ciclocalle y carril bici, donde se provocan los siguientes conflictos.

A la altura del Complejo Deportivo La Mallà, la acera bici pasa a compartir el carril de circulación con el resto de los vehículos motorizados, sin embargo, no existe

señalización horizontal ni vertical para que los conductores reduzcan la velocidad a 30 km/h, por lo que se generan conflictos donde los ciclistas no perciben que circulan por vías de tráfico compartido (ciclocalle).

Intersección de acerabici con ciclocalle en Avenida Pacadar Valenciana. Fuente: elaboración propia.

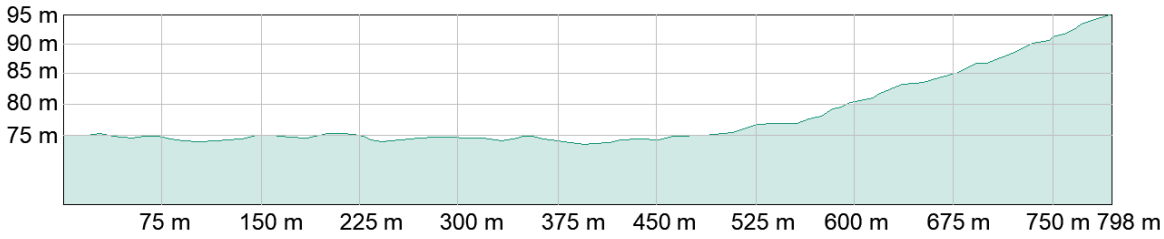
Por otro lado, en esa misma avenida, la acera bici se desvía hacia el norte para conectar con la calle Rosalía de Castro, pero existen barreras físicas que impiden el correcto tránsito ciclista.

Barrera física en la intersección entre las vías ciclistas de Av. Pacadar Valenciana. Fuente: elaboración propia.

2. Conexión con las urbanizaciones del norte.

Como se ha descrito anteriormente, el núcleo urbano de Riba-roja y las urbanizaciones de la zona norte se encuentran desconectadas entre sí, además de la pendiente ascendente que presenta el recorrido.

En la siguiente gráfica, se muestra la pendiente de la CV-336 desde el núcleo de Riba-roja de Túria hacia las urbanizaciones del norte, donde se alcanzas pendientes de hasta un 15%.



Pendiente de la carretera CV-336 desde el núcleo de Riba-roja a las urbanizaciones del norte. Fuente: elaboración propia.

3. Interacción bici-peatón en vías ciclopeatonales y acera-bici

Gran parte del eje ciclista que atraviesa de este a oeste el municipio de Riba-roja discurre a lo largo de aceras bici o vías ciclopeatonales. A pesar de ser vías seguras para el ciclista, ya que no comparte el espacio con vehículos a motor, existen interferencias con los peatones que pueden implicar atropellos, ya que en muchos casos el peatón no respeta el área reservada para los ciclistas o los ciclistas no respetan el espacio del peatón.

Vía compartida por peatones y ciclistas. Fuente: Google.

Peatón invadiendo la acera bici en la Av. Padacar Valenciana. Fuente: Google.

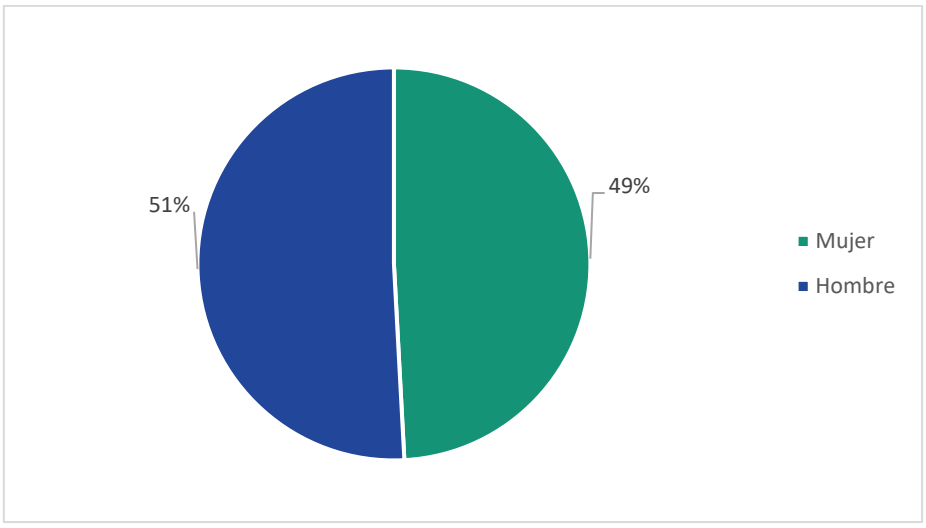
3.8.Movilidad en áreas urbanas y residenciales

3.8.1. Identificación de las personas y hogares encuestados

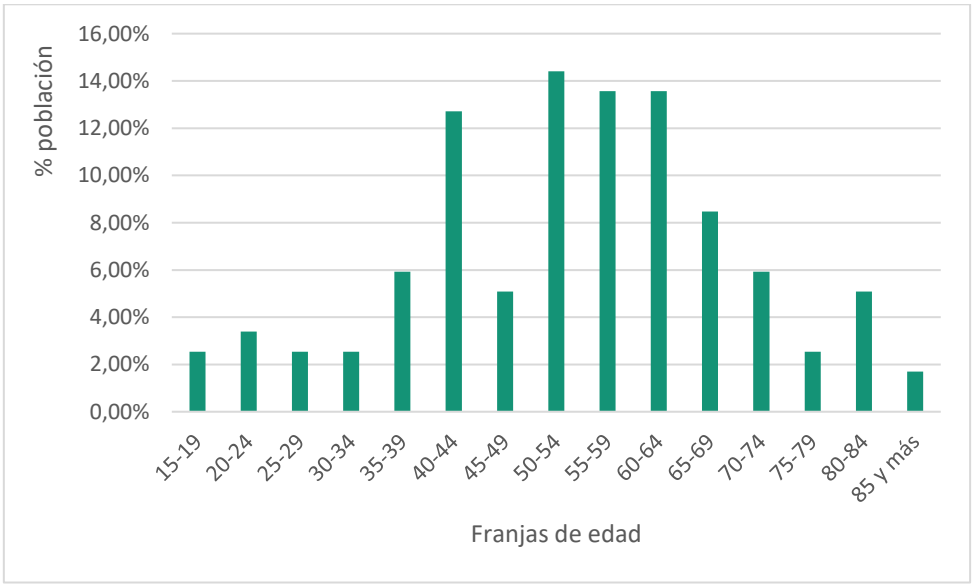
La movilidad en las urbanizaciones que se encuentran fuera del núcleo urbano son: El Molinet, Santa Mónica, Parque Montealcedo, Monte Alcedo, Entrenaranjos, Santa Rosa, Clot de Navarrete, Masía de Traver, Valencia la Vella, Els Pous, La Llobatera y Reva, presentan unas particularidades que afectan al propio municipio y a su área funcional, por ello, se han realizado encuestas adicionales porcentualmente al número de habitantes para poder analizar las relaciones de movilidad de las urbanizaciones con más detalle.

A continuación, se describen las características de los residentes y hogares de las urbanizaciones.

Como se puede apreciar en las siguientes gráficas, se observa una compensación entre mujeres y hombres, con un 51% de hombres y el 49% restante mujeres. Según grupos de edad, el grupo mayoritario con casi el 60% del total de la población encuestada es el de 40 a 54 años.

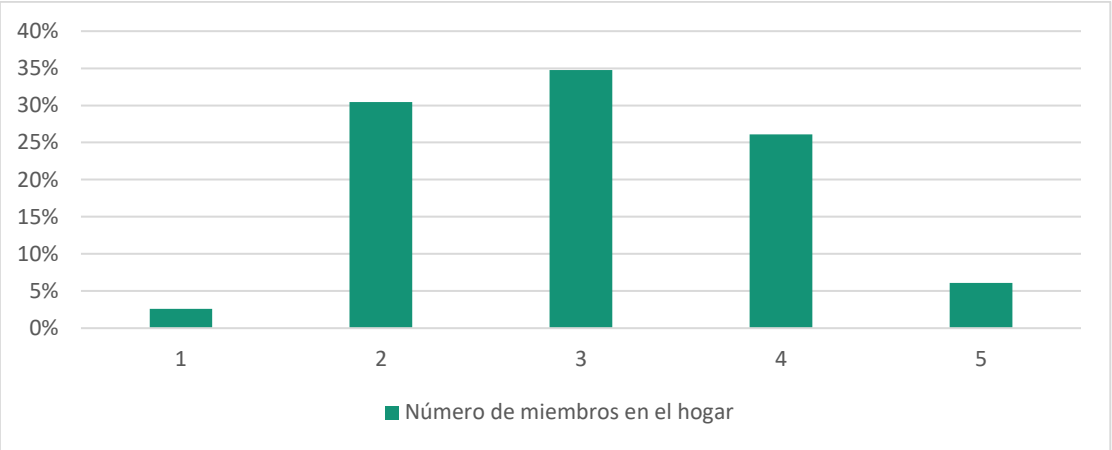


Género de los encuestados. Fuente: elaboración propia.



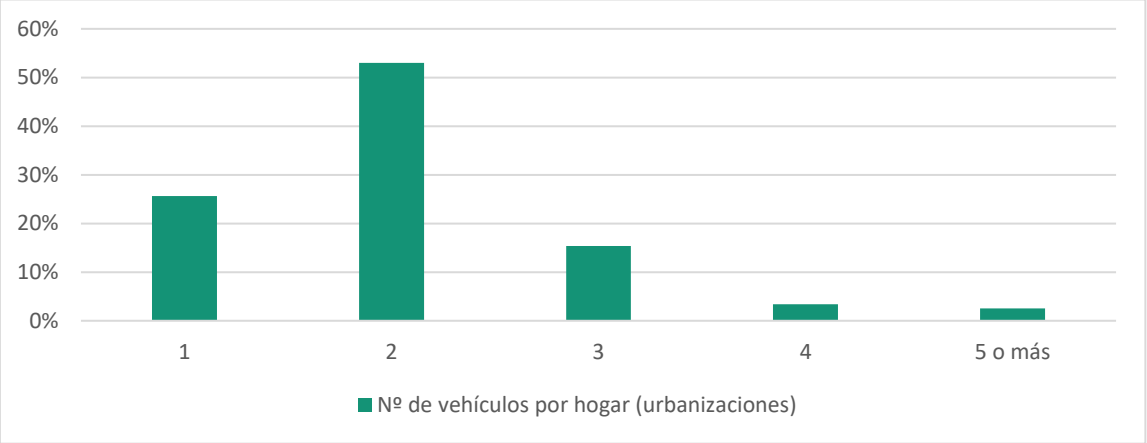
Edad de los encuestados. Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, el tamaño medio de los hogares en las urbanizaciones exteriores al núcleo urbano de Riba-roja de Túria se sitúa en 3,02 personas, superando al promedio del núcleo urbano (2,05) y al del área metropolitana valenciana, con 2,72 personas en cada hogar.



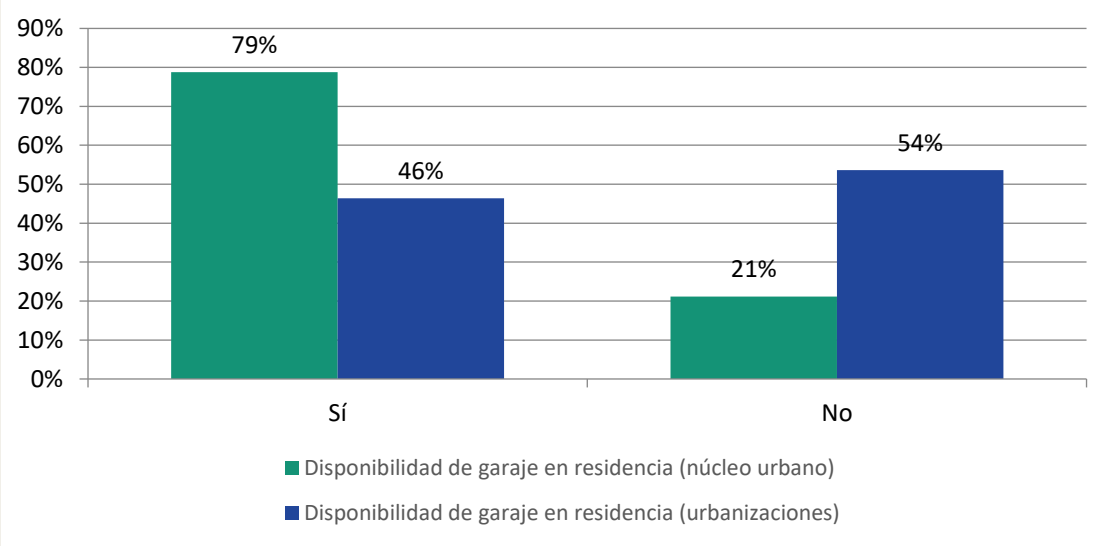
Número de miembros en el hogar (urbanizaciones). Fuente: elaboración propia.

Para las urbanizaciones de Riba-roja se puede asegurar que lo más común entre los hogares es tener como mínimo un vehículo en propiedad. El promedio de coches por hogar en las urbanizaciones de Riba-roja ronda los dos vehículos, superando a la media del núcleo urbano (1,3) así como al del conjunto del Área Metropolitana de València (1,27).



Número de vehículos por hogar (sólo en urbanizaciones). Fuente: elaboración propia.

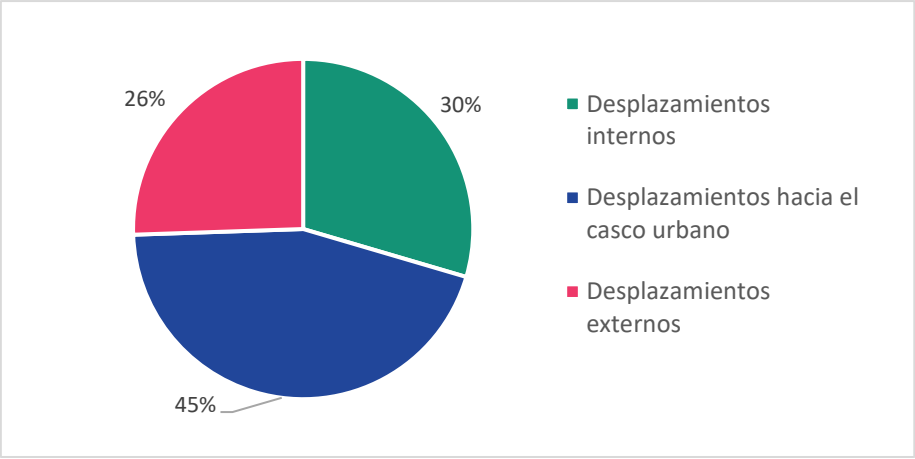
Por otro lado, como se muestra en la siguiente gráfica, el 79% de los hogares de las urbanizaciones disponen de garaje privado, casi el doble que en el núcleo urbano.



Disponibilidad de garaje en residencia. Fuente: elaboración propia.

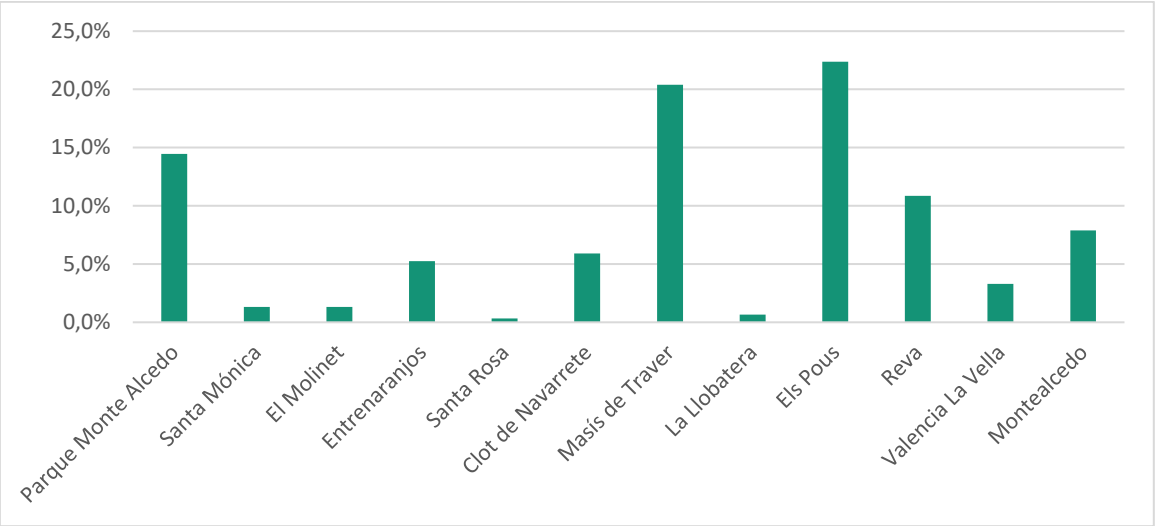
3.8.2. Descripción de los viajes

En un día laboral, se realizan **aproximadamente 7.655 viajes desde las urbanizaciones** de los cuales el 45% son destinos al núcleo urbano de Riba-roja de Túria, el 29% son desplazamientos entre urbanizaciones y el 26% restante corresponden a viajes fuera del término municipal.



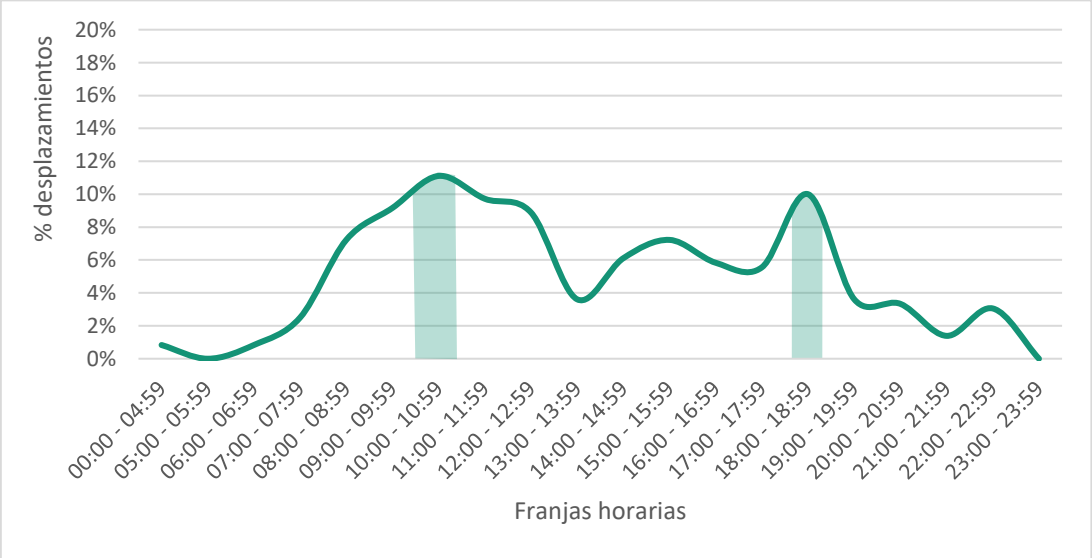
Distribución de los viajes con origen las urbanizaciones. Fuente: elaboración propia.

Las zonas que más desplazamientos reciben son las urbanizaciones de Els Pous (22,4%), Masía de Traver (20,4%) y Parque Monte Alcedo (14,5%), seguido de Reva y Montealcedo, con un 10,9% y 7,9% respectivamente.



Destinos de los desplazamientos (sólo urbanizaciones). Fuente: elaboración propia.

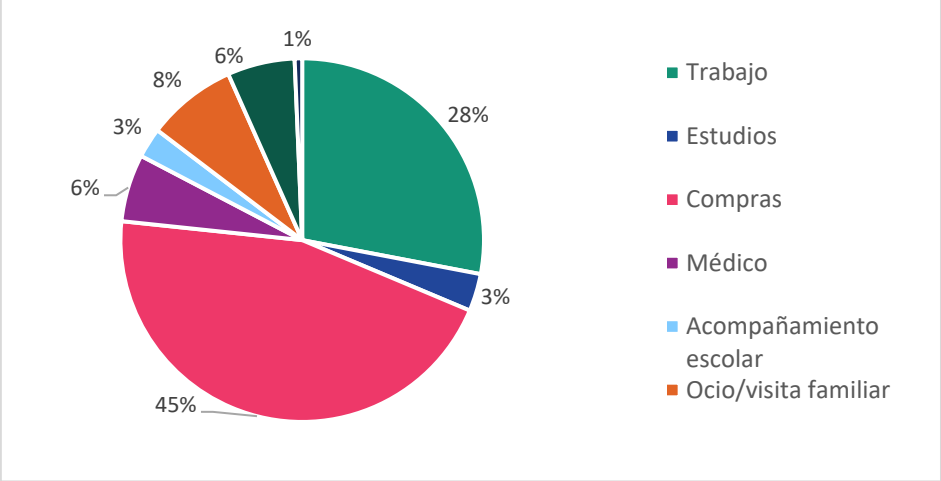
Respecto a las franjas horarias donde se realiza un mayor número de desplazamientos es a las 11 de la mañana y a las 7 de la tarde. En las carreteras de conexión con las urbanizaciones (CV-37 y CV-336), no se detectaron congestiones de tráfico durante las horas punta comentadas.



Distribución horaria de los desplazamientos. Fuente: elaboración propia.

3.8.3. Motivo de los viajes

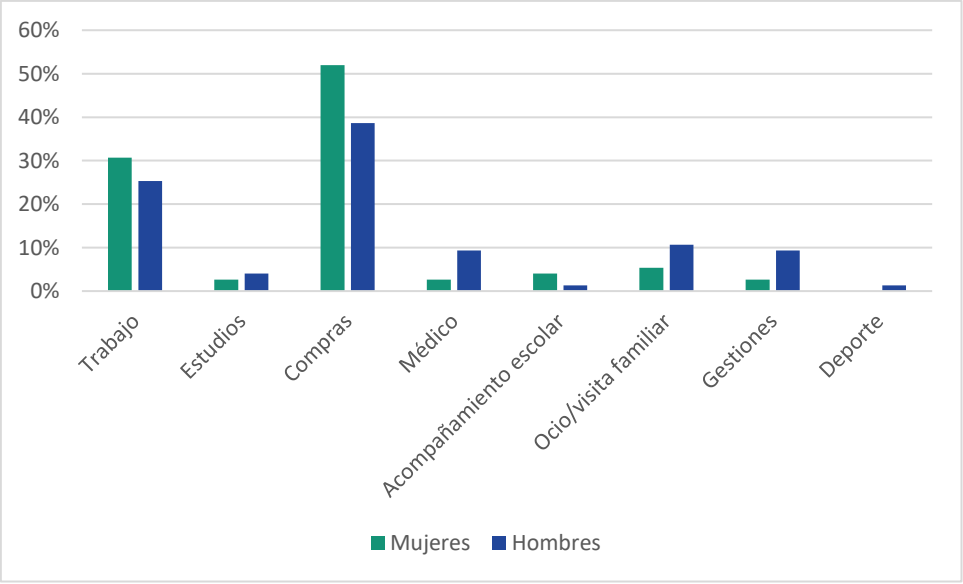
En lo referente al motivo de los desplazamientos, si no consideremos el hogar, al ser el principal destino, los datos son similares a los del resto del municipio, aproximadamente el 31% de los viajes están asociados a la movilidad obligada (trabajo y estudios). El resto de los viajes se lo reparten las compras (45%) y, en menor medida, ocio (8%), gestiones (6%), médico (6%) etc.



Motivo de los desplazamientos con origen o destino las urbanizaciones. Fuente: elaboración propia.

Si segregamos los motivos de desplazamientos en función del género, la dinámica es similar, donde la principal diferencia se produce en los trayectos con motivo compras, pues las mujeres se desplazan un 13% más a las compras.

El 30% de los trayectos por compras desde las urbanizaciones se realizan al casco histórico (30%) y al barrio Eres Altes en el núcleo urbano de Riba-roja, con un 15% de los viajes. La Eliana es el principal destino por motivo compras fuera del término municipal de Riba-roja de Túria, representando casi un 10% de los viajes.

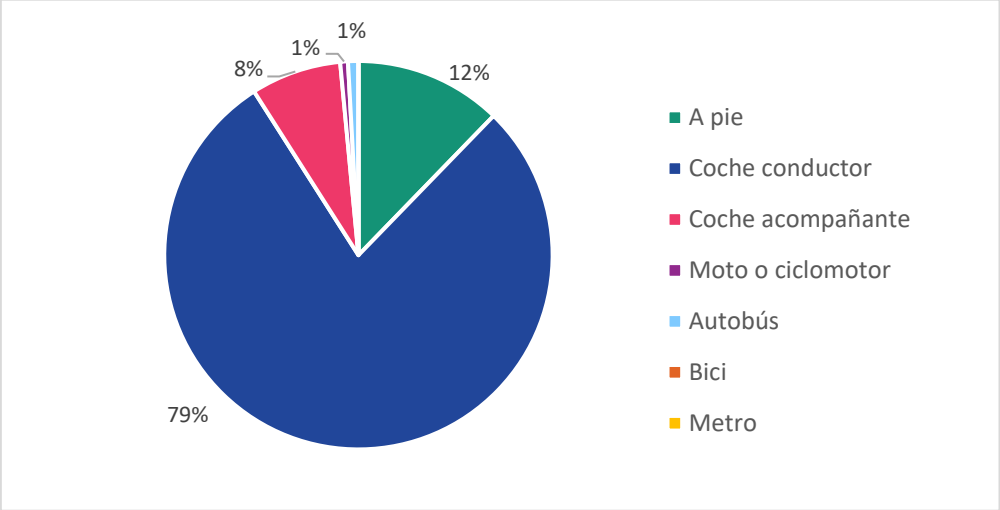


Motivo de los desplazamientos según género. Fuente: elaboración propia

3.8.4. Distribución modal

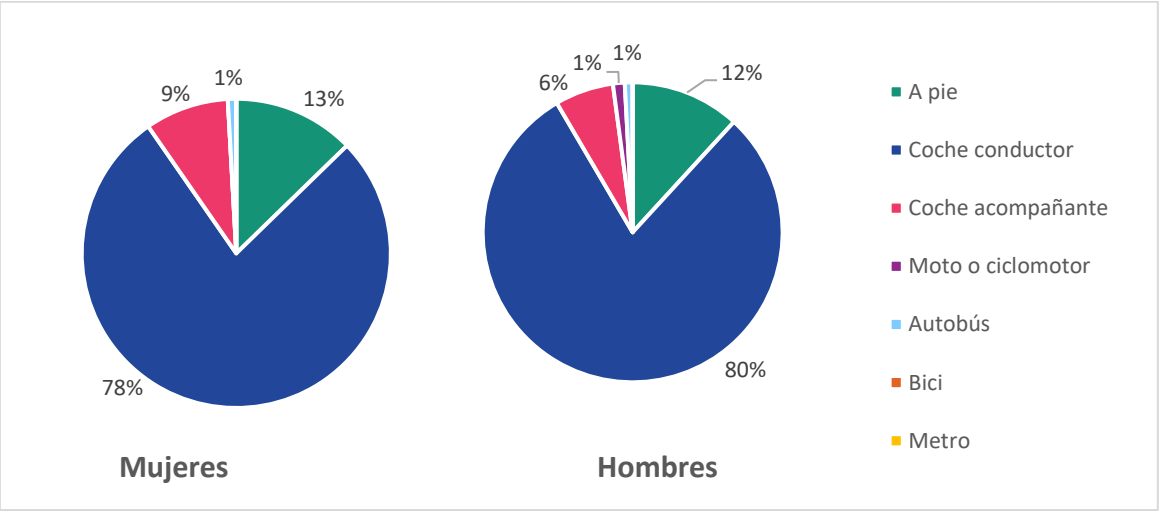
La distribución modal de las urbanizaciones de Riba-roja de Túria revela una fuerte dependencia del vehículo privado, un 30% más que en el núcleo urbano, con un 87% de los viajes en coche, si sumamos los viajes de conductores (79%) y acompañantes (8%). Los modos sostenibles sólo representan un 13% de los viajes y el uso del transporte público es residual.

La falta de equipamientos públicos, servicios y comercios hacen que los residentes en las urbanizaciones tengan que desplazarse con frecuencia al núcleo de Riba-roja o a otras localidades, ocasionando un elevado número de desplazamientos.



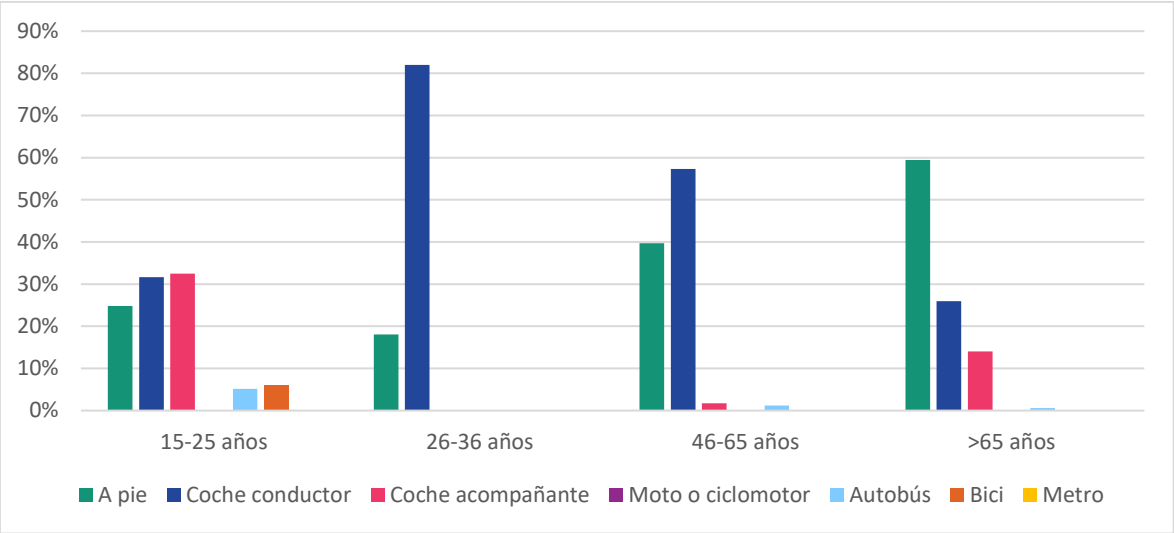
Reparto modal con origen o destino las urbanizaciones. Fuente: elaboración propia.

La dependencia del vehículo privado es similar indistintamente del género. En el caso de las mujeres, el 87% (78% como conductor y 9% como acompañante) utiliza el transporte privado por el 86% de los hombres (80% como conductor y 6% como acompañante). Los viajes a pie suponen el resto de los desplazamientos, tanto para hombres como para mujeres, ya que la bicicleta o el transporte público no se considera como modo de desplazamiento habitual, a pesar de la reciente implantación del carril bici en las urbanizaciones o el servicio de Conecta Metro.



Reparto modal según género. Fuente: elaboración propia.

Para analizar la **movilidad en función de la perspectiva intergeneracional**, se ha desagregado la población en cinco grupos de edad: primer grupo, personas entre los 15 y 25 años; segundo grupo, personas de 26 a 35; tercer grupo de 46 a 65; y cuarto grupo población mayor a los 65 años.

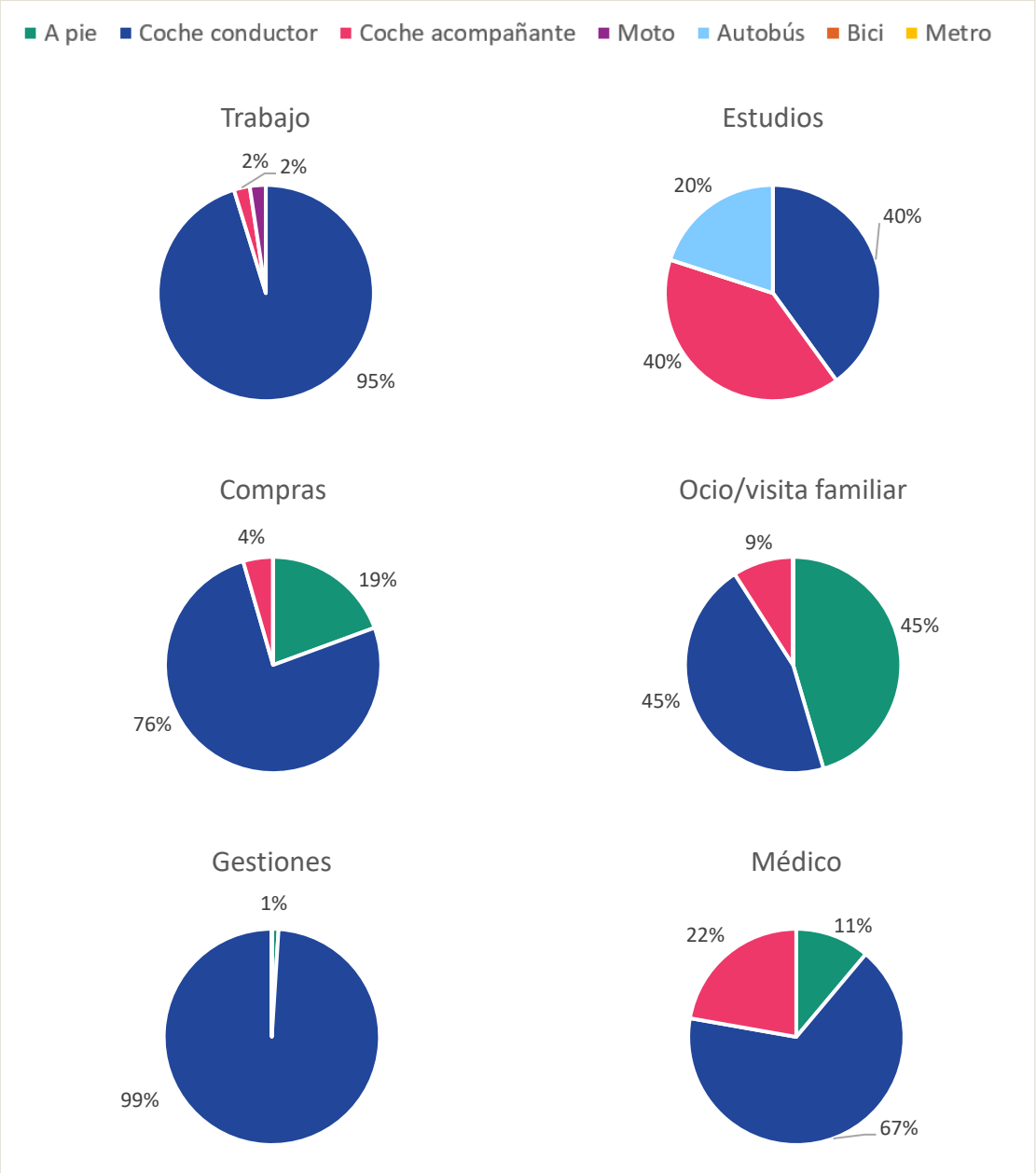


Reparto modal según franjas de edad. Fuente: elaboración propia.

El **reparto modal según grupos de edad** muestra una dinámica similar que en el resto del municipio. La movilidad a pie aumenta a medida que envejece la población, exceptuando a la población residente entre 26 y 35 años, donde el uso del vehículo particular representa más del 80%.

El uso del autobús es más destacado en la población joven, donde la mayoría de los desplazamientos de autobús corresponden al servicio de autobús escolar.

En lo referente al reparto modal según el motivo de desplazamiento, tal y como se ha descrito antes, los viajes en vehículo privado absorben la mayoría de los desplazamientos, con valores superiores al 90% en algunos de los motivos, como los viajes al trabajo (95%) o gestiones (99%).



Reparto modal según motivo. Fuente: elaboración propia.

3.9.Movilidad en áreas industriales

Como se ha descrito en el prediagnóstico, el área industrial del sur de Riba-roja de Túria es de los más importantes del corredor mediterráneo y uno de los motores del sector logístico de España, debido a su localización próxima a la A-3 y a la A-7 y al importante número de empresas ubicadas en el término municipal, lo que supone una actividad vital para el desarrollo económico de Riba-roja.

Para analizar la influencia que ejerce Riba-roja sobre el resto de la provincia, se ha elaborado un mapa isócrono, donde se muestran las distancias que se pueden recorrer en vehículo privado en 15 y 30 minutos desde la zona industrial de Riba-roja de Túria.

Isócronas de desplazamientos en vehículo privado. Fuente: Open Route Service.

Se puede observar que todas las nodos o infraestructuras de referencia a nivel provincial se encuentran a menos de 30 minutos del sur de Riba-roja de Túria, destacando la accesibilidad al puerto de Valencia o a la estación logística Puerto de Sagunto, a 28 y 30 minutos respectivamente.

	Distancia (km)	Distancia en vehículo privado (min)
Aeropuerto de Valencia	13	13
Estación Joaquín Sorolla	18	21
Área logística Silla	21	24
Área logística Fuente San Luis	24	22
Puerto de Valencia	26	28
Estación Logística Puerto de Sagunto	42	30
Puerto de Alicante	172	100

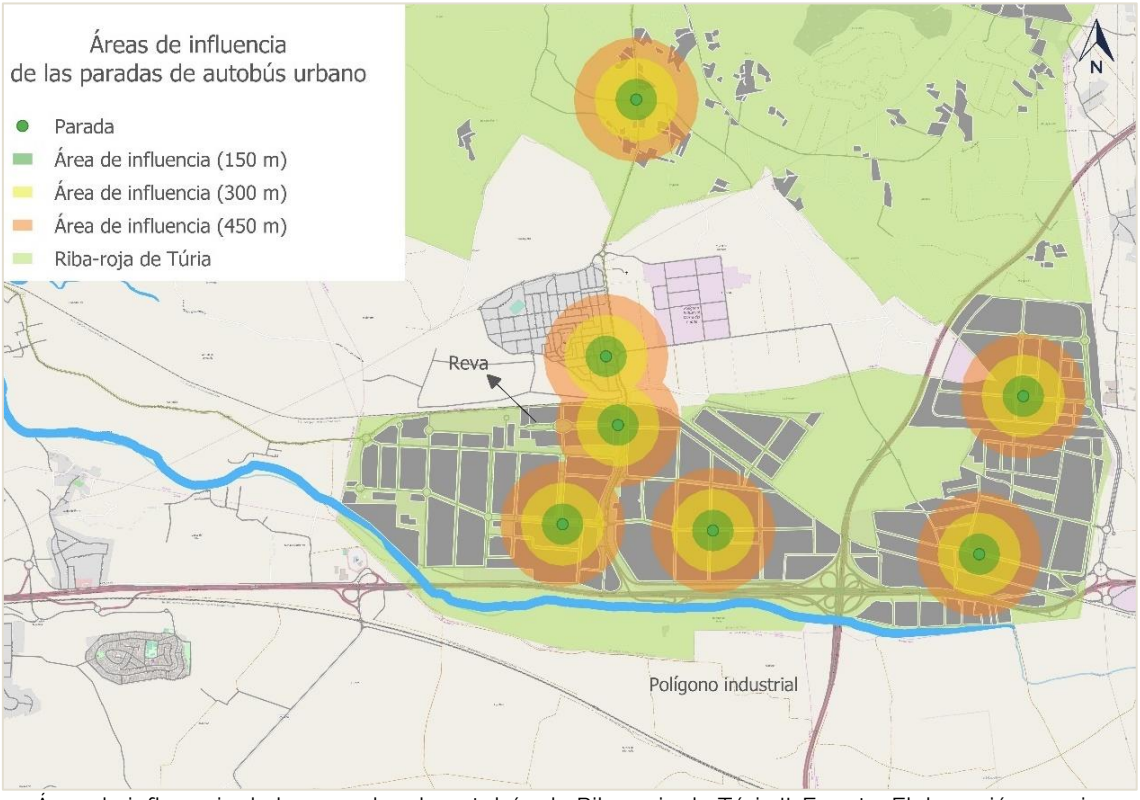
Distancias desde Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

En este sentido, la movilidad a los centros de trabajo es una parte fundamental del sector industrial, tanto para el transporte de mercancías como el de los trabajadores, convirtiéndose en un núcleo atractor de desplazamientos, por ello, en este apartado se recogen los principales problemas detectados relativos a la movilidad en el polígono industrial de Riba-roja de Túria.

En primer lugar, en el área industrial y tecnológico de Riba-roja, existe una línea de autobús propia del municipio, Arribabus, sin embargo, más del 60% del territorio se

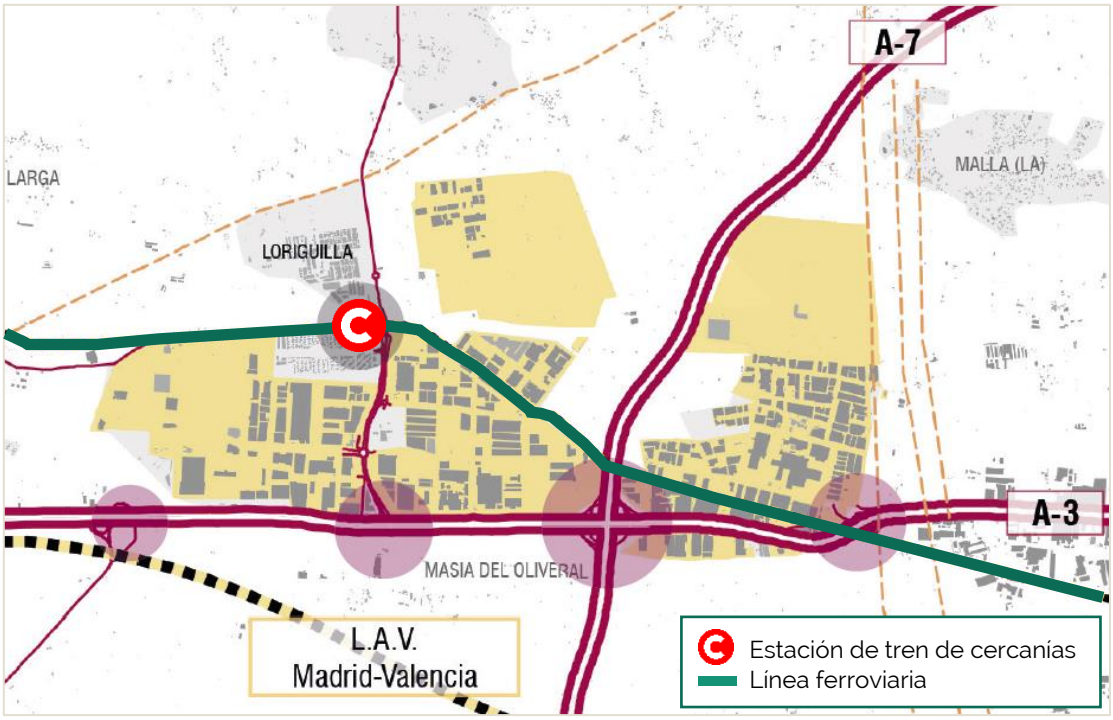
encuentra fuera del área de influencia de las paradas del autobús urbano, por lo que muchos trabajadores que residen en Riba-roja prefieren acudir en vehículo privado en lugar de autobús, ya que tienen que recorrer grandes distancias a pie hasta llegar a su puesto de trabajo,

Tampoco existe conexión ciclista entre el núcleo de Riba-roja y el sur del término municipal, así como conexión a otros modos de transporte como el autobús o el tren de cercanías que aumente la intermodalidad.



Área de influencia de las paradas de autobús de Riba-roja de Túria II. Fuente: Elaboración propia

Además, la mayor parte de los trabajadores del área industrial provienen de otros municipios de la comarca, pero no disponen de un servicio de transporte público de calidad para los desplazamientos por trabajo. Actualmente la conexión interurbana de transporte de viajeros por carretera es deficiente y la línea ferroviaria de cercanías realiza parada en Loriguilla, a más de 3 km del polígono del Oliveral, lo que supone aproximadamente 1 hora de desplazamiento a pie.



Infraestructura ferroviaria en Riba-roja de Túria. Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Industrial del Área de la A3.

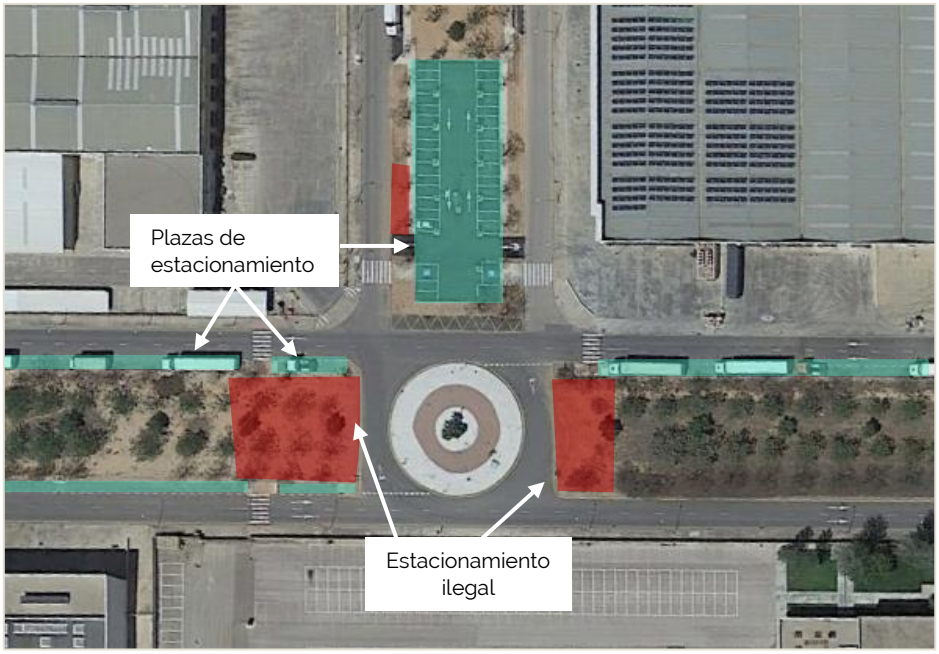
Otros de los problemas que se encuentran los trabajadores es la mala señalización viaria en algunos puntos de la red. La falta de información y el mal estado de conservación de las señales, tanto vertical como horizontal, provoca numerosas situaciones de conflicto que en ocasiones termina en colisiones y accidentes.

A modo de ejemplo se muestra una imagen del punto negro ubicado junto al almacén de El Corte Ingles, en la intersección de la calle F y la calle Polígono Oliveral, donde se han recogido hasta ocho colisiones en el último año debido a

Punto negro en la intersección calle F - Polígono Oliveral. Fuente: Google.

Por otro lado, la búsqueda de una plaza de estacionamiento no supone un gran problema en los polígonos de Riba-roja, pues la vía pública dispone de numerosas plazas de aparcamiento libre, en la calle y en bolsas destinadas a ello, sin embargo, existe un elevado grado de indisciplina.

Muchos trabajadores estacionan su vehículo en el bulevar de la calle Mallorca o en la parcela de tierra de la calle Isla Cabrera en lugar de en la línea de aparcamiento de la propia calle o de la nueva bolsa de estacionamiento habilitada en Isla Cabrera, adyacente a calle Mallorca, aun habiendo plazas libres.



Indisciplina de estacionamiento. Fuente: Google.

Estacionamiento ilegal en calle Mallorca. Fuente: Google.

Estacionamiento ilegal en calle Mallorca. Fuente: Google.

Estacionamiento ilegal en calle Isla Cabrera. Fuente: elaboración propia.

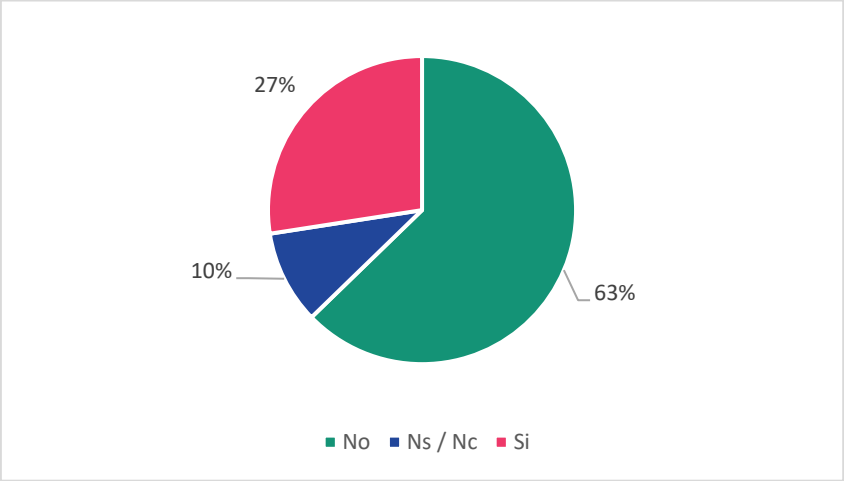
3.10. Transporte urbano de mercancías

3.10.1. Caracterización de la demanda

Al analizar las pautas comerciales y percepciones de la distribución urbana de mercancías relacionadas con la frecuencia de abastecimiento, los tiempos de estancia en las plazas, la suficiencia y cercanía de las plazas reservadas, etc.

En primer lugar, la encuesta realizada a comercios refleja que el **61% de los comerciantes encuestados manifestó que sí disponían de zonas de carga y**

descarga en el entorno de sus locales, sin embargo, el 63% no considera suficiente el espacio destinado a estas operaciones.



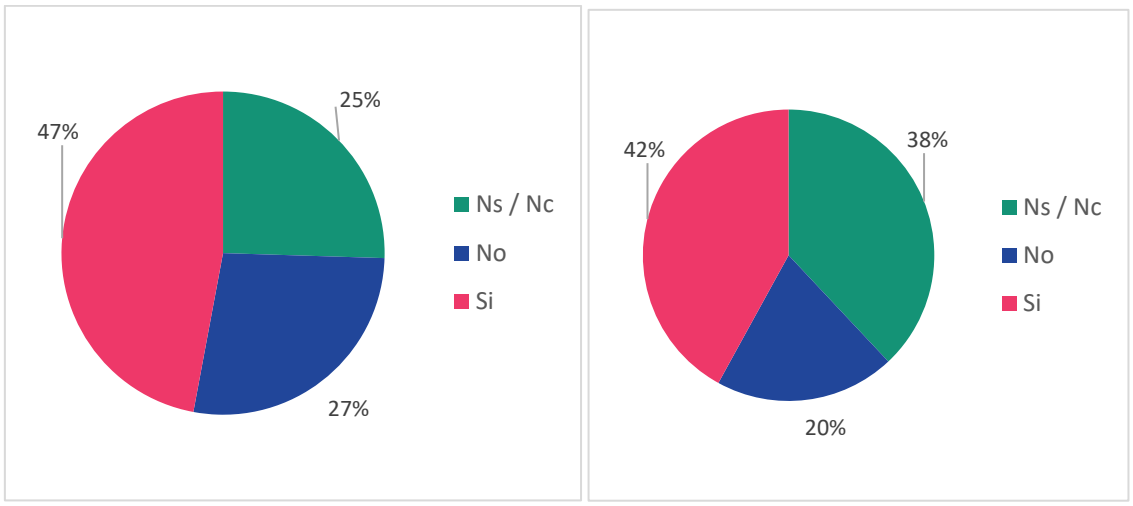
Satisfacción del espacio disponible para la carga y descarga por parte de los comerciantes. Fuente: elaboración propia.

El grado de proximidad está íntimamente ligado a la tipología de mercancía, y la frecuencia de abastecimiento requerida. A modo de ejemplo, el reparto de productos frescos que se realiza a diario requiere espacios muy cercanos, mientras que, si el servicio de transporte se presta con frecuencia semanal, o incluso mensual, la distancia no resulta tan crítica. Resultará fundamental buscar un equilibrio entre la ubicación de las zonas de carga y descarga, y la oferta comercial asociada a cada una de ellas.

Atendiendo a la forma de aprovisionamiento, el 69% de los comercios de Riba-roja de Túria tienen proveedores externos, el 8% se autoabastece, y el 24% utilizan una fórmula mixta.

Por otro lado, hasta el 76% de los comerciantes evidenciaron las dificultades que se encuentran los proveedores a la hora de aparcar en la zona de carga y descarga, debido principalmente a estacionamientos ilegales por parte de vehículos particulares.

A pesar de que los comerciantes sean conscientes de la problemática asociada a la carga y descarga de mercancías, sólo el 47% de los comerciantes conocen el horario y el 42% opina que el horario es adecuado.



Conocimiento de los horarios (izq.) y opinión de estos acerca de la adecuación. Fuente: elaboración propia.

En conclusión, la demanda de plazas reservadas se considera insuficiente, especialmente en los alrededores de las vías principales y en áreas donde predominan los bares, cafeterías o tiendas de alimentación, pues son los comercios que reciben más productos a lo largo de la semana.

Zona de carga y descarga en la carretera de Vilamarxant.

3.10.2. Estado de las plazas destinadas a la carga y descarga

Para poder ajustar la demanda, es necesario conocer el estado actual de las plazas reservadas para la carga y descarga e identificar sus características principales.

Para ello, se han examinado las plazas reservadas para la carga y descarga de las principales vías del núcleo urbano de Riba-roja conforme a los siguientes parámetros:

- **Comercios cercanos**: hostelería, farmacias, moda y complementos, salud y belleza, etc.
- **Horario**.
- **Número de plazas.**
- **Ocupación**: alta, media o baja.
- **Disciplina del transportista**: adecuada o inadecuada.
- **Disciplina de otros conductores**: adecuada o inadecuada.

Además. se han evaluado objetivamente otras variables en base a 3 categorías: bueno, mejorable o regular, siendo los criterios de valuación los siguientes:

- **Estado de conservación**.
    - **Correcta**: conservación del firme, señalización horizontal y vertical en buen estado.
    - **Mejorable**: desgaste parcial del firme o de la señalización.
    - **Regular:** problemas de conservación del firme, desniveles o señalización en mal estado.
- **Señalización**.
    - **Correcta**: señales visibles y con claridad sobre las plazas reservadas y horarios.
    - **Mejorable**: falta de algún tipo de información.
    - **Regular:** escasa o inexistencia señalización.
- **Conveniencia de horarias**.
    - **Correcta**: el horario se adecua a las características del servicio.
    - **Mejorable**: el horario presenta problemas de ocupación en determinadas franjas horarias.
    - **Regular**: el horario no se adecua al servicio.

De esta manera, se adjunta en el *Anexo 5: Inventario de carga y descarga*, una evaluación detallada de los parámetros descritos para las plazas de carga y descarga en las principales vías del núcleo urbano.

Una vez analizadas y evaluadas las plazas de carga y descarga, se puede determinar lo siguiente:

- La conservación del firme y señalización de la mayoría de las plazas reservadas para las actividades de carga y descarga presentan un estado adecuado.

- Todas las paradas cuentan con un poste de señalización horizontal que muestra los horarios, así como pintura en el viario que permita identificar los límites de las plazas reservadas.

- Se consideran adecuados los horarios de usos en función de su ubicación, aunque la ordenanza debería definir más los horarios, ya que existe un elevado desconocimiento de los horarios por parte los comerciantes y la población en general.

Respecto al **mal uso de las plazas habilitadas para la carga y descarga de mercancías**, como estacionar en zonas señalizadas sin efectuar dichas tareas o sobrepasar el tiempo máximo permitido, se ha detectado un elevado grado de indisciplina de estacionamiento generalizado por parte de transportistas y conductores particulares.

En ocasiones las plazas destinadas a la carga y descarga son ocupadas indebidamente por otros vehículos, por lo que los transportistas tienen que aparcar en otras con diferente uso asignado, o incluso en doble fila.

También se ha detectado que, en ocasiones, los proveedores aun teniendo plazas libres en los espacios habilitados al efecto, los repartidores no las utilizan, obstruyendo el tráfico y pudiendo ocasionar problemas de seguridad vial.

La indisciplina en este tipo de estacionamientos genera una disminución de la velocidad de circulación y un aumento de la congestión viaria, afectando a la movilidad de todos los vehículos y peatones, lo que se traduce en una degradación de la calidad del espacio urbano.

Transportista realizando la descarga de mercancías en doble fila debido a la indisciplina de otros conductores.

3.11. Aspectos energéticos y medioambientales de la movilidad urbana

La caracterización del consumo energético y las emisiones que se producen en la movilidad cobra relevancia al ser uno de los sectores más contaminantes según el IDAE.

La ley 34/2007 de calidad del aire y protección atmosférica, establece que "*La atmósfera es un bien común indispensable para la vida respecto del cual todas las personas tienen el derecho de su uso y disfrute y la obligación de su conservación*", por tanto, es necesario la cuantificación de emisiones que se generan por parte de este sector, y ver como con distintas medidas se mejoraría y cuanto se ahorraría en un futuro.

Primero se ha realizado una estimación del consumo y emisiones producidas en Riba-roja de Túria en el año 2018, utilizando los datos de la Encuesta de Movilidad General (EMG) y datos de otras fuentes de organismos oficiales.

En la siguiente tabla se muestra los viajes expandidos y el modo de transporte empleado, obtenido de la EMG. Se aprecia que la movilidad sostenible representa el 43,5 % de los desplazamientos de todo el municipio. En este análisis energético se va a calcular las emisiones producidas por el 46,5 % de los desplazamientos restantes, por tanto, se calculan las emisiones producidas por el autobús, coche y motocicleta.

Modo	Porcentaje	Viajes
A pie	41,3%	22700
Coche conductor	47,6%	26162
Coche acompañante	8,6%	4727
Moto o ciclomotor	0,2%	110
Autobús	1,6%	879
Bici	0,5%	275
Metro	0,2%	110

Reparto modal de los viajes expandidos. Fuente: Elaboración propia

Para calcular la distancia media de los desplazamientos en función del modo de transporte, se utiliza el tiempo medio obtenido de la EMG y la velocidad estimada de cada modo a partir de datos recabados en el trabajo de campo y de documentos oficiales. En el caso del autobús, se ha calculado la distancia que recorre cada línea y cuantos trayectos hace en un día laboral. Estos datos se muestran en las tablas siguientes.

Modo	km/h	km/min
A pie	4,5	0,075
Bus	29	0,483
Coche	55	0,917
Moto	45	0,750
Bicicleta	16	0,267

Velocidad media de cada modo de transporte. Fuente: Elaboración propia

Líneas	Distancia(km)	Viajes diarios	Distancia total (km)
Conectametro urbanizaciones	26,6	7	186,2
Conectametro casco histórico	5,35	27	144,45
ARribabus	29,2	8	233,6
105a	15	6	90
105b	31,6	4	126,4

Distancia total recorrida por las líneas de autobús que transitan por Riba-roja de Túria. Fuente: Elaboración propia

	A pie	Coche	Bicicleta	Motocicleta
Cantidad de viajes	625	850	7	3
Media (minutos)	10	18	5	30
Distancia recorrida por desplazamiento (km)	0,75	16,50	1,33	22,50

Estimación del tiempo medio de cada desplazamiento y distancia recorrida. Fuente: Elaboración propia

Con estos datos se calcula la distancia de todos los desplazamientos realizados por modo como se ve en la siguiente tabla. Se aprecia que el coche es el modo de transporte que realiza más kilómetros diarios.

Modo	Distancia (km)	Porcentaje
A pie	17025	3,2%
Autobús	781	0,1%
Coche	509669	96,1%
Moto	2473	0,5%
Bicicleta	366	0,1%

Kilómetro por modo (viajes*km). Fuente: Elaboración propia

Para el cálculo del consumo y las emisiones de estas distancias recorridas, se utiliza el factor de emisión en función del tipo de carburante y el consumo cada cien kilómetros en función del tipo de vehículo.

Consumo a 100 km (Litro)	
Turismo	5,5
Autobuses*	23
Motocicleta	3,9

Consumo cada 100 km. Fuente: Elaboración propia

Factor de emisión (kg CO_2/Litro)	
Gasolina	2,23
Diésel	2,59

Factor de emisión. Fuente: IDAE

Para saber qué tipo de carburante usa cada vehículo se utilizan los datos del parque móvil de Riba-roja de Túria de 2018.

Parque móvil		
Diésel	12266	60%
Gasolina	6806	34%
Eléctrico	56	0%
Sin especificar	1080	5%
Otros	81	0%

Distribución del parque móvil de Riba-roja de Túria. Fuente: Ministerio del interior

Con todos estos datos se obtiene el consumo de cada tipo de carburante y las emisiones que dicho modo produce. Se observa que el modo que más cantidad de CO_2 emiten a la atmósfera es el coche.

Coche	Distancia (km)	Litros	CO_2 (kg/Día)
Gasolina	170970	9403,33	20969,43
Diesel	308127	16947,00	43892,73
Otros	27130	1492,15	3864,68

Cálculo de consumo y emisiones del coche

Autobús	Distancia (km)	Litros	CO_2(kg/Día)
Gasolina	213	49	109,46
Diesel	384,62	88	229,12
Otros	33,87	8	20,17

Cálculo de consumo y emisiones del autobús

Moto	Distancia (km)	Litros	CO_2(kg/Día)
Gasolina	830	3235,78	72,16
Diesel	1495	5831,63	151,04
Otros	132	513,46	13,30

Cálculo de consumo y emisiones de la motocicleta

La ocupación del vehículo es un factor importante que hay que tener en cuenta, ya que nos permite calcular las emisiones por persona. En este caso se ha considerado que la ocupación media del coche es de 2 personas y la motocicleta es de 1,2 personas, mientras que la ocupación del autobús se ha estimado que es de 17 personas.

Para la estimación de la ocupación del autobús se ha calculado a partir del número de trayectos de los autobuses de cada línea (ida y vuelta) y el número de plazas disponibles. A partir de los datos de la EMG se estima cuantas plazas son ocupadas y de esta forma se obtiene la ocupación media, que se muestra en las tablas siguientes.

Líneas	Plazas	Plazas totales ofertadas al día de lunes a viernes	Nº usuarios día
Conectametro Urbanizaciones	26-45	455	160-190
Conectametro Casc Urbà	38	1.330	730-780
ARribabus	50	400	150-170
105a	50	600	-
105b	50	400	-

Plazas ofertadas diarias en cada línea (de lunes a viernes)

Ocupación del autobús	
Reparto modal	1,6 %
Viajes diarios (expandidos)	54963
Viajes en Autobús	879
Porcentaje de ocupación	42 %
Media de ocupación en todas las líneas (personas)	17

Ocupación del autobús.

Emisiones	CO_2(kg/Día)	CO_2(T/año)	CO_2(T/año*Persona)
Coche	68726,84	25085,30	12542,65
Autobús	440,21	160,68	7,94
Moto	236,50	86,32	71,93

Estimación de las emisiones totales en el año 2018 referidas a la movilidad

Se confirma que el vehículo privado es el modo de transporte más contaminante, ya que es responsable del 99 % de las emisiones de CO_2 en Riba- roja de Túria, debido principalmente a la dependencia de este modo de transporte.

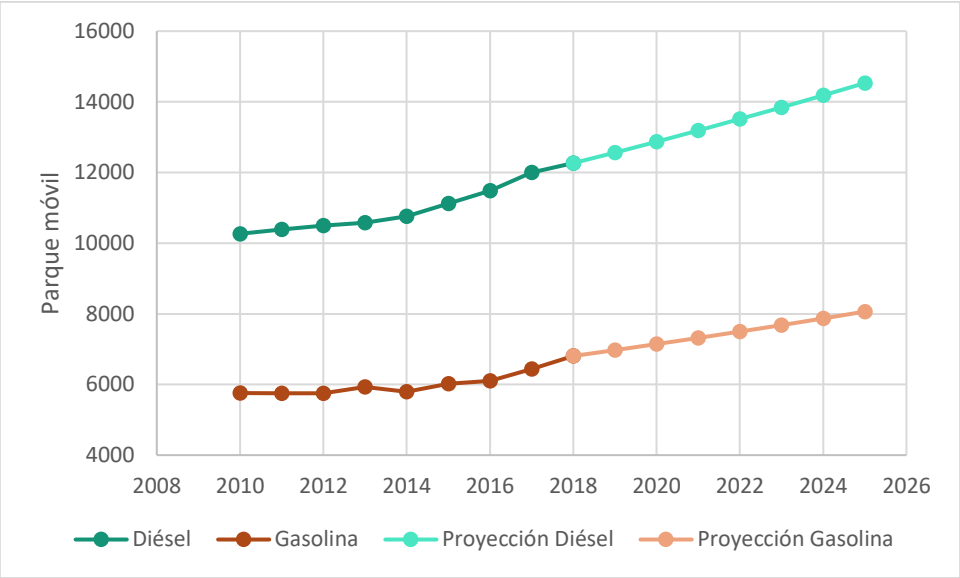
A continuación, se van a plantear distintos escenarios para el año 2025 y se estima el ahorro que supondría en emisiones respecto a la actualidad.

a) Escenario 1: "Do Nothing"

Primero se va a analizar el escenario "**Do Nothing**", que como su propio nombre indica, no se van a llevar a cabo ningún tipo de medidas que modifiquen las condiciones actuales, simplemente se tiene en cuenta el crecimiento del parque móvil en los próximos años.

Carburante	2018	2025
Diésel	12266	14531
Gasolina	6806	8063
Eléctrico	56	66
Sin especificar	1080	1279
Otros	81	96
Total	20289	24035

Evolución del parque móvil. Fuente: Elaboración propia



Evolución del parque móvil de los vehículos diésel y gasolina. Fuente: Elaboración propia

Se estima un incremento del parque móvil para 2025 en Riba-roja de Túria del 17,15 %, que se traduce en un aumento de 4339 Tonelada de CO_2 en siete años.

	CO_2(kg/Día)	Proyección (CO_2(kg/Día))	CO_2(T/año)	Proyección (CO_2(T/año))
Coche	68726,84	80513,49	25085,30	29387,42
Autobús	440,21	420,28	160,68	153,40
Motocicleta	236,50	277,05	86,32	101,13

Incremento del parque móvil. Fuente: Elaboración propia.

b) Escenario 2: Disminución de un 8% del vehículo privado

A partir de nuestra experiencia en este sector y basándonos en anteriores proyectos de similares condiciones, se estima una disminución de un **8% del uso del vehículo** privado y un aumento del 5 % de la bicicleta y el transporte público 3%, quedando el reparto modal de la siguiente forma.

Modo	Porcentaje	Porcentaje (8%)	Viajes	Viajes (8 %)
A pie	41,3%	41,3%	22700	22700
Coche conductor	47,6%	**42,6%**	26162	**23414**
Coche acompañante	8,6%	**5,6%**	4727	**3078**
Moto o ciclomotor	0,2%	0,2%	110	110
Autobús	1,6%	**4,6%**	879	**2528**
Bici	0,5%	**5,5%**	275	**3023**
Metro	0,2%	0,2%	110	110

Proyección reparto modal. Fuente: elaboración propia.

Para poder abastecer toda la demanda que conlleva un aumento del 3% del autobús se decide aumentar el número de viajes diarios como aparece a continuación.

Líneas	Plazas (por autobús)	Viajes diarios	Viajes diarios (propuesta)	Plazas totales	Plazas totales (propuesta)
Conectametro urbanizaciones	20	7	9	140	180
Conectametro Casco histórico	20	27	29	540	580
Arribabus	25	16	18	400	450
105a	50	12	14	600	700
105b	50	14	16	400	800

Número de viajes autobús. Fuente: Elaboración propia.

Como se puede ver en la tabla, se produce una disminución de 3481,43 Toneladas de CO_2 en este periodo de tiempo. Es, por tanto, de gran importancia llevar a cabo medidas que incentiven el uso de la bicicleta y el transporte público en detrimento del vehículo privado.

Emisiones	CO2(T/año)	CO2(T/año) (propuesta 8%)	CO2(T/año*Persona)	CO2(T/año*Persona) (propuesta 8%)
Coche	25085,30	21514,58	12542,65	10757,29
Autobús	160,68	220,23	8,03	6,88
Moto	86,32	86,32	71,93	71,93

Emisiones de CO2. Fuente: Elaboración propia.

c) Escenario 3: Aumento del vehículo eléctrico un 5%

A partir de proyectos de similares características, implantando una serie de medidas que mejoren la movilidad del municipio, se considera que es factible el aumento del 5 % y del 1 % del vehículo eléctrico y de gasolina respectivamente, y, en consecuencia, se disminuye un 6% el vehículo Diesel en el reparto total del parque móvil de Riba-roja de Túria.

Para este cálculo se han tenido en cuenta los consumos de los vehículos eléctricos y su factor de emisión a partir de los datos de proporcionados por Iberdrola.

	Consumo	Factor de emisión
Vehículo eléctrico	3,9 Kwh/100 km	0,28 (kg CO_2/kWh)
Autobús eléctrico*	13,84 L/100 km	2,59 (kg CO_2/L)

Fuente: Iberdrola

Emisiones	CO_2(kg/Día)	CO_2(kg/Día) (5% VE)	CO_2(T/año)	CO_2(T/año) (5% VE)
Coche	68726,84	65947,13	12542,65	24070,70
Autobús	358,75	350,12	6,55	127,79
Moto	236,50	334,88	71,93	122,23

Fuente: Elaboración propia.

El resultado supone un ahorra de 981,83 Toneladas de CO_2. Si a este escenario se le suma el anterior, se convertiría en 4.468,26 Toneladas de CO_2 ahorrados en 7 años que son exactamente el 17,6% de las emisiones actuales.

3.12. Participación ciudadana

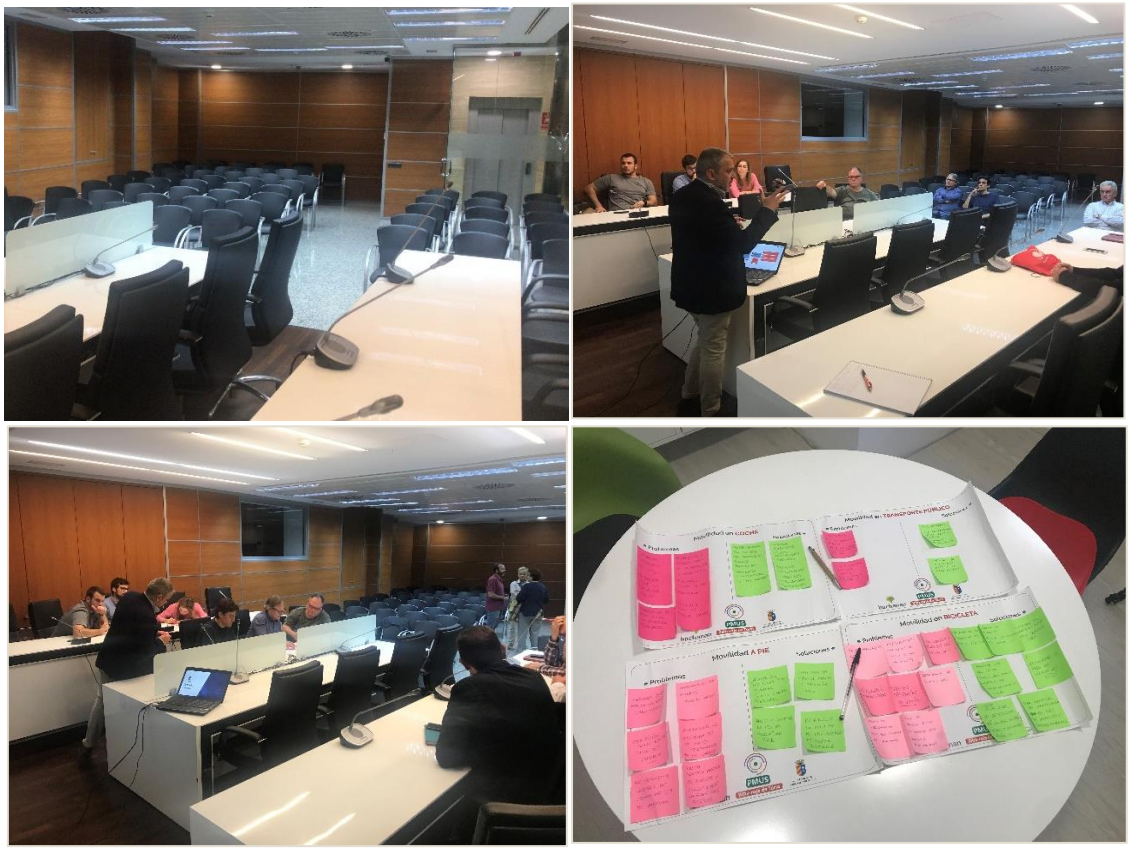
El objetivo del Plan de Participación Ciudadana es la gestión de la intervención de la población, y la identificación, y posterior análisis, de sus preocupaciones y necesidades en materia de movilidad.

En este sentido, el 30 de octubre de 2019 Colin Buchanan Consultores realizó un Taller de Movilidad para la ciudadanía de Riba-roja de Túria en el Salón de Plenos del Ayuntamiento, al que acudieron unas 15 personas de distintos perfiles y edades, además de concejales y técnicos municipales.

Se presentaron las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de la movilidad a nivel municipal, para, con posterioridad, definir y priorizar, de manera colaborativa, los problemas locales específicos a resolver, y las posibles soluciones por modo de transporte y ámbito de actuación.

Se empleó una **metodología de trabajo grupal** diferenciando **4 ámbitos concretos**: movilidad peatonal, movilidad ciclista y VMP, movilidad en coche y transporte público.

Esta dinámica facilita la interacción entre personas, el enriquecimiento de las propuestas y el planteamiento de conclusiones concertadas.



Taller de participación celebrado en Riba-roja de Túria el 30 de octubre de 2019.

Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Movilidad peatonal

Problemas	Soluciones
Largas distancias por la dispersión urbanística	Aumentar las zonas peatonales
Servicios sólo en el casco del pueblo	Peatonalizar el centro urbano
No permitir aceras de menos de 2m de anchura	Campañas de sensibilización y educación vial (en la app, etc.).
Aumentar la anchura de los viales peatonales en los carriles bici	Rehacer la anchura de las aceras de forma razonable
Falta mantenimiento de solares y chalets que invaden las aceras	Hacer cumplir la ley de seguridad vial
Inseguridad para las personas mayores, niños y niñas	Señalizar mejor las vías compartidas

Problemas y soluciones asociados a la movilidad peatonal. Fuente: elaboración propia.

Movilidad ciclista y VMP

Problemas	Soluciones
Faltan aparcabicis	Conectar cominos rurales o senderos rurales
Dispersión urbanística	Más aparcabicis, principalmente en edificios públicos
Falta conexión con los carriles bici existentes	Mejorar la señalética
Inseguridad	Controles de velocidad a los ciclistas
Largas distancias al polígono	Fomentar los caminos rurales
Falta conexión con los carriles bici comarcales	Conectar las urbanizaciones con el centro urbano
Estado de mantenimiento de los carriles bici mejorable	Campañas de fomentos y concienciación ciclista

Problemas y soluciones asociados a la movilidad ciclista y VMP. Fuente: elaboración propia.

Movilidad en coche

Problemas	Soluciones
Elevadas emisiones de CO_2	Incrementar el número de puntos de carga eléctricas
Compartir coche en trayectos cortos	Promover e incentivar el *car-sharing*
Congestión en hora punta en centros escolares	Promover los comercios y servicios en el centro del municipio
Problemas de espacio para el aparcamiento y tránsito	Mejorar el transporte público: accesibilidad, horarios
Elevado coste de la gasolina	Más zonas peatonales
Conexión con A7 (punto negro)	Más sanciones y educación vial
Pocos garajes privados en los edificios	

Problemas y soluciones asociados a la movilidad en coche. Fuente: elaboración propia.

Movilidad en transporte público

Problemas	Soluciones
Frecuencia de paso	Mejorar las frecuencias
El metro no llega al centro de la población	Campañas de fomento de uso del transporte público
Falta concienciación del uso del transporte público	Estudio de necesidades de conexión con pueblos cercanos
Falta conexión con los pueblos cercanos	

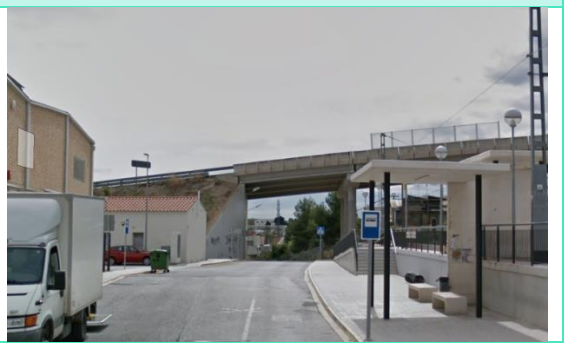
Problemas y soluciones asociados a la movilidad en transporte público. Fuente: elaboración propia.

05

Anexos

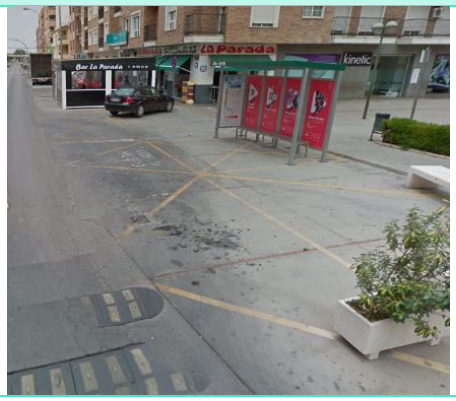
Movilidad centrada
en las personas.

Anexo 1. Inventario de paradas de autobús

Línea	arRibabus
Parada	Metro Riba-roja de Túria
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Trinquet municipal de Riba-roja de Túria
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	C/ 9 d'Octubre
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Parc Generalitat
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Polideportivo
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	(sin parada)

Línea	arRibabus
Parada	C.E. La Mallà
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Auditorio
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

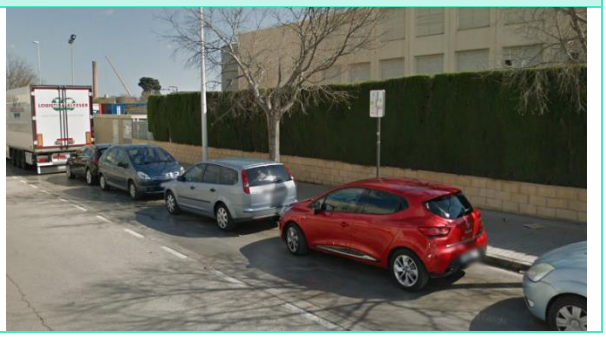
Línea	arRibabus
Parada	Camp de Tir
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Canyà l'Anguila
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Loriguilla
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Residencial REVA
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Pol. Ind. REVA S-12
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Pol. Ind. REVA S-13
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

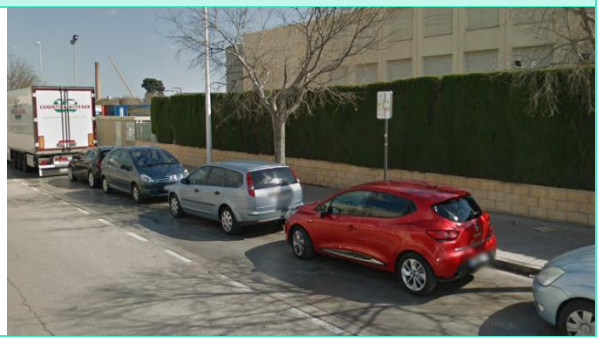
Línea	arRibabus
Parada	Pol. Ind. El Oliveral
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	PLV
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	PLV
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Residencial REVA
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Pol. Ind. REVA S-12
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Pol. Ind. REVA S-13
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Loriguilla
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

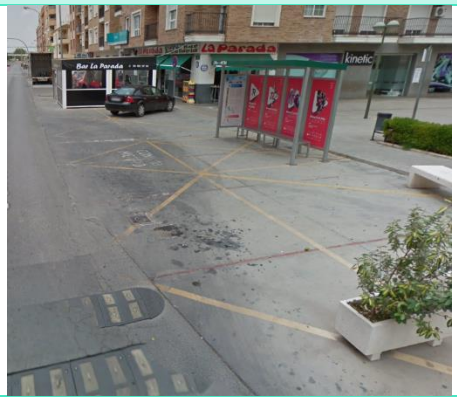
Línea	arRibabus
Parada	Carasols
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Camp de Tir
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Auditorio
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

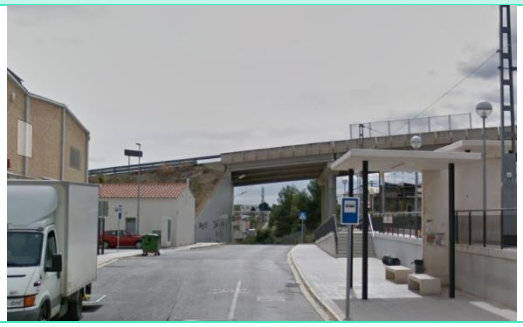
Línea	arRibabus
Parada	C. E. La Mallà
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

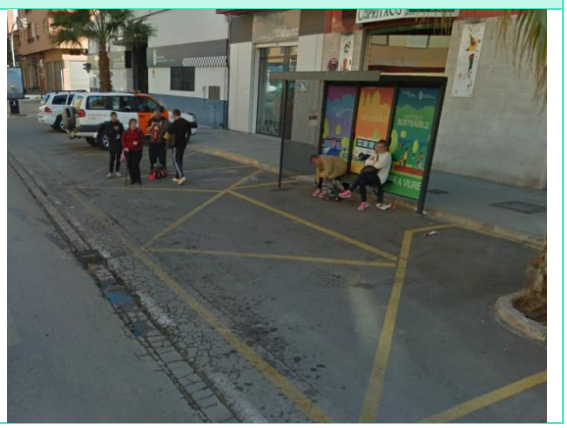
Línea	arRibabus
Parada	Polideportivo
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	(sin parada)

Línea	arRibabus
Parada	Parc Generalitat
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	C/9 d'Octubre
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	arRibabus
Parada	Trinquet municipal de Riba-roja de Túria
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

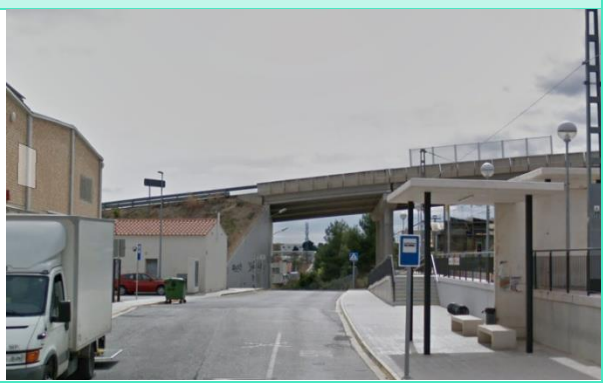
Línea	arRibabus
Parada	Metro Riba-roja de Túria
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Parc Policia
Sentido	S1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Casa Cultura
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Parc de Mati
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Trinquet Municipal
Sentido	s1
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

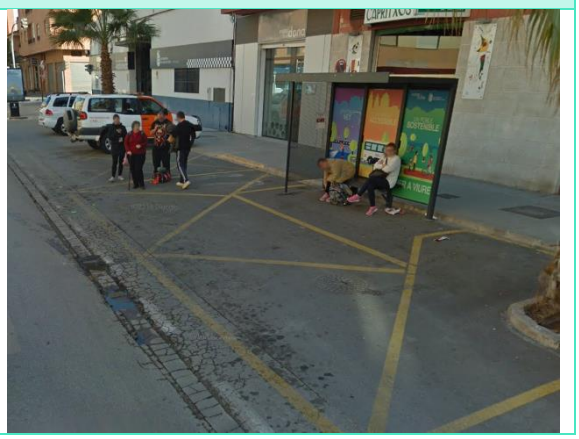
Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Metro Riba-roja de Túria
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Metro Riba-roja de Túria
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Trinquet Municipal
Sentido	S2
Marquesina	No
Banco	No
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	No
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Parc de Mati
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

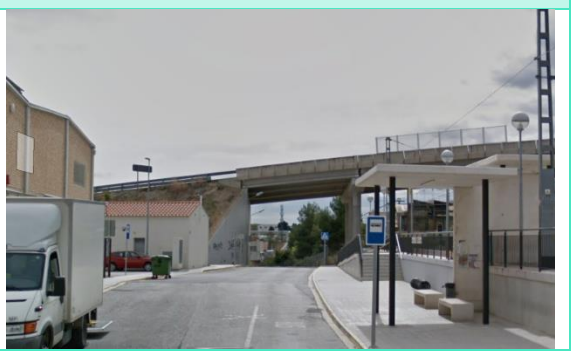
Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Casa Cultura
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Parc Policia
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	Sí
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	V. Vella rotonda
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	V. Vella Av. Castanyer
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Masia de Traver
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Metro Riba-roja de Túria
Sentido	s1
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Metro Riba-roja de Túria
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	Sí
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	Masía de Traver
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Línea	CONecta METRO Casc Urbà
Parada	V. Vella rotonda
Sentido	S2
Marquesina	Sí
Banco	Sí
Poste informativo	No
Accesibilidad peatonal	Sí
Plataforma bus	No
Imagen de la parada	

Anexo 2. Inventario de la red peatonal

Av. Pacadar Valenciana, 141 (delante del Complejo Deportivo La Mallà)	
Estado de conservación	Correcto
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Mejorable

Av. Pacadar Valenciana, 141 (frente Riba-roja C.F.)	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Regular
Visibilidad	Regular
Tipología	Inexistente
Accesibilidad para PMR	Regular

Avda. de la Paz 22	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Buena
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Avda. de la Paz 76	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Regular
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Calle Mayor, 19	
Estado de conservación	Correcta
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Plataforma única
Accesibilidad para PMR	Correcta

Calle Mayor 154 (frente al Auditorio)	
Estado de conservación	Correcta
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Mejorable

Carr. De Vilamarxant, 108 (frente al Mercadona)	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Regular
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Avda. del Turia, 136 Monte Alcedo	
Estado de conservación	Correcta
Señalización	Correcta
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Avda. del Turia, 67 Monte Alcedo	
Estado de conservación	Correcta
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Avda. del Turia, 2 Monte Alcedo	
Estado de conservación	Mejorable
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Regular
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

C/ Mariano Benlliure, 14 -Monte Alcedo-	
Estado de conservación	Mejorable
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Regular
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Mejorable

C/ 200, 11 -Monte Alcedo-	
Estado de conservación	Mejorable
Señalización	Correcta
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Mejorable

C/ Antonio Machado, 52 -Monte Alcedo-	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Regular
Visibilidad	Regular
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

C/ Antonio Machado, 5 -Monte Alcedo-	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Regular
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

C/ Calle 1, 32	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Regular
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

C/ Arlanza, 2	
Estado de conservación	Regular
Señalización	Regular
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Avda. Masía de Traver	
Estado de conservación	Mejorable
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Carrer Llobregat, 12 - Masía de Traver-	
Estado de conservación	Mejorable
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

C/ Lozoya, 50 - Masía de Traver-	
Estado de conservación	Correcta
Señalización	Mejorable
Visibilidad	Mejorable
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Avda. del Castaño, 12 - Masía de Traver-	
Estado de conservación	Correcta
Señalización	Regular
Visibilidad	Regular
Tipología	Acera
Accesibilidad para PMR	Regular

Anexo 3. Inventario en intersecciones y ejes de la red viaria

Carretera de Vilamarxant, 1

Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Bidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	No	Semáforos	Sí
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	No

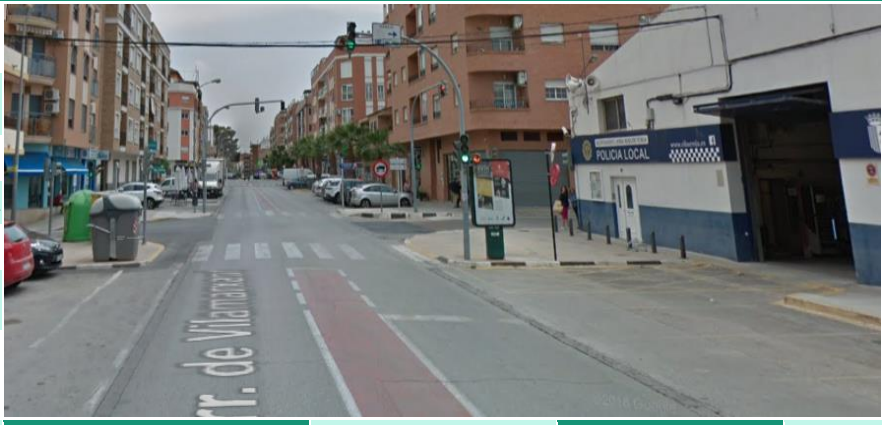
Evaluación cualitativa	Correcta	Mejorable	Regular
Estado de conservación del viario			
Señalización			
Visibilidad			
Seguridad percibida			

Carretera de Vilamarxant, 63

Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	9 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí

Evaluación cualitativa	Correcta	Mejorable	Regular
Estado de conservación del viario			
Señalización			
Visibilidad			
Seguridad percibida			

Carretera de Vilamarxant, 108					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Bidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	12 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Carretera de Vilamarxant, 120					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	BIdireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	12 m				
Mediana	Sí				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	Sí
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Carretera de Valencia, 97					
Características	Industrial				
Centros atractores	Pol. Industrial				
N.º de carriles	2				
Dirección	Bldireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	12 m				
Mediana	Sí				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Carretera de Valencia, 47					
Características	Industrial				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Bldireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	12 m				
Mediana	Sí				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Carretera de Valencia, 5					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	BIdireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	No	Semáforos	Sí
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	No

Evaluación cualitativa	Correcta	Mejorable	Regular
Estado de conservación del viario			
Señalización			
Visibilidad			
Seguridad percibida			

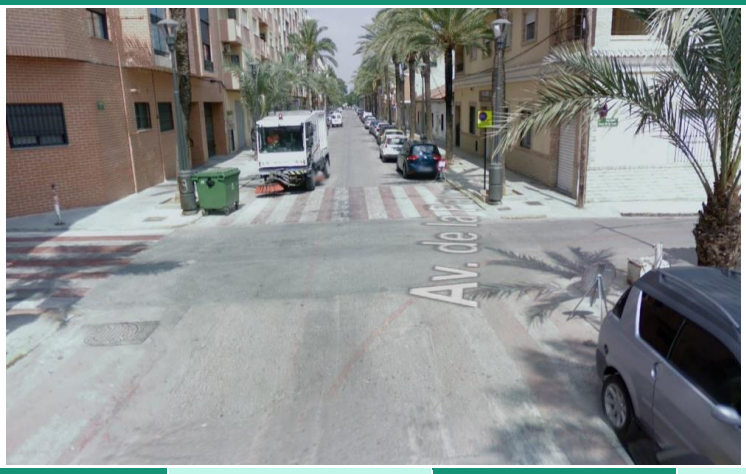
Calle Mayor, 52					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	4 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	No	Semáforos	Sí
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí

Evaluación cualitativa	Correcta	Mejorable	Regular
Estado de conservación del viario			
Señalización			
Visibilidad			
Seguridad percibida			

Calle Mayor, 133					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	12 m				
Mediana	Sí				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	Sí
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Calle Mayor, 2					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	1				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	4 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	No	Semáforos	No
Pasos peatonales	No	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Calle Mayor, 94					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	1				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	No	Semáforos	No
Pasos peatonales	No	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Avda. de la Pau, 50					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Bidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	10 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	No
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Avda. de la Pau, 7					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	12 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	No	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Avda. Pacadar Valenciana,3					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Bidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	No
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Avda. Pacadar Valenciana, 141					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Avda. Túria, 140					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	Sí
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Avda. Masía de Traver					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	No
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Avda. de los Naranjos					
Características	Residencia				
Centros atractores	Centro urbano				
N.º de carriles	2				
Dirección	Unidireccional				
Vel. permitida	30 km/h				
Ancho de la calzada	7 m				
Mediana	No				
Aceras	Sí	Aparcamiento	Sí	Semáforos	No
Pasos peatonales	Sí	Señalización	Sí	Templado tráfico	No
Evaluación cualitativa		Correcta	Mejorable	Regular	
Estado de conservación del viario					
Señalización					
Visibilidad					
Seguridad percibida					

Anexo 4. Inventario de la red ciclista

Masía de Traver

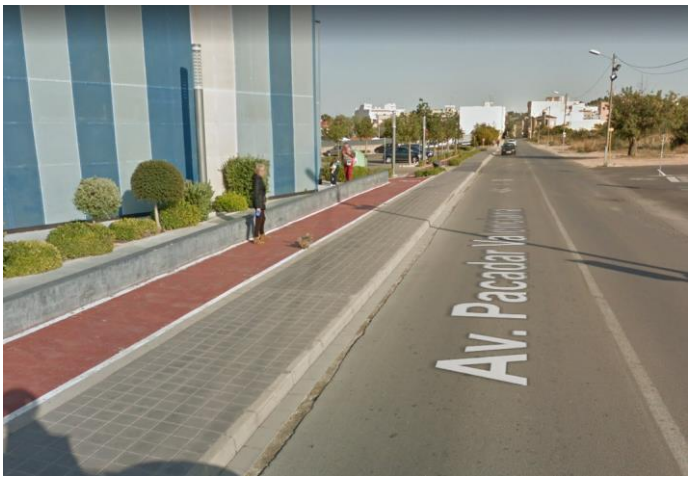
Tipología	Carril bici
Anchura	Correcta
Señalización vertical y horizontal	Correcta
Estado de conservación	Correcta
Visibilidad	Correcta
Seguridad percibida	Correcta

Carretera de Valencia

Tipología	Acera bici
Anchura	Mejorable
Señalización vertical y horizontal	Correcta
Estado de conservación	Correcta
Visibilidad	Correcta
Seguridad percibida	Correcta

Av. Pacadar Valenciana

Tipología	Acera bici
Anchura	Correcta
Señalización vertical y horizontal	Mejorable
Estado de conservación	Correcta
Visibilidad	Correcta
Seguridad percibida	Correcta



Av. Turia – Monte Alcedo

Tipología	Carril bici
Anchura	Correcta
Señalización vertical y horizontal	Correcta
Estado de conservación	Correcta
Visibilidad	Correcta
Seguridad percibida	Correcta

Av. Turia – Monte Alcedo

Tipología	Ciclocalle
Anchura	Correcta
Señalización vertical y horizontal	Regular
Estado de conservación	Regular
Visibilidad	Regular
Seguridad percibida	Regular

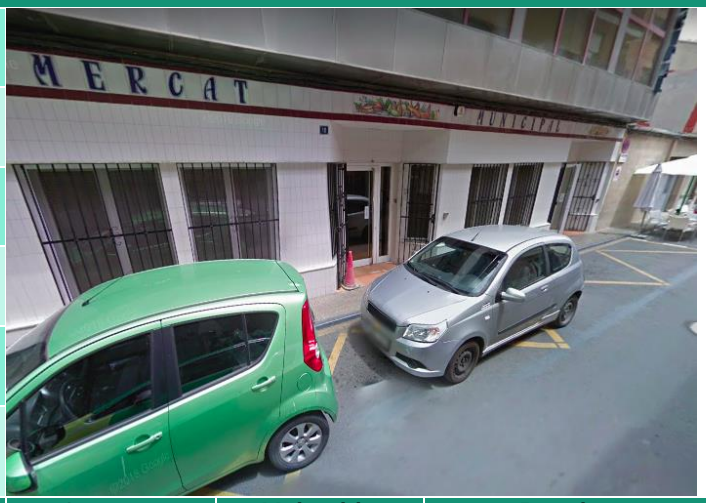
C/ Albania

Tipología	Inexistente
Anchura	Correcta
Señalización vertical y horizontal	Regular
Estado de conservación	Regular
Visibilidad	Regular
Seguridad percibida	Regular

Calle La Marina	
Tipología	Ciclocalle
Anchura	Correcta
Señalización vertical y horizontal	Correcta
Estado de conservación	Correcta
Visibilidad	Mejorable
Seguridad percibida	Mejorable

Plaça de Germanies	
Tipología	Ciclocalle
Anchura	Correcta
Señalización vertical y horizontal	Correcta
Estado de conservación	Correcta
Visibilidad	Mejorable
Seguridad percibida	Mejorable

Anexo 5. Inventario de carga y descarga

Carrer Mercat				
Comercios cercanos	Mercat Municipal			
Horario	De lunes a sábado de 7 a 15 horas			
Número de plazas	4			
Ocupación	Alta			
Disciplina del transportista	Inadecuada			
Disciplina de otros conductores	Inadecuada			
Evaluación cualitativa		**Correcta**	**Mejorable**	**Regular**
Estado de conservación				
Señalización				
Conveniencia de horarios				

Carrer Major				
Comercios cercanos	Tiendas de alimentación			
Horario	Laborables de 6 a 14h y de 16h a 20h (máximo 15 minutos)			
Número de plazas	4			
Ocupación	Media			
Disciplina del transportista	Adecuada			
Disciplina de otros conductores	Inadecuada			
Evaluación cualitativa		**Correcta**	**Mejorable**	**Regular**
Estado de conservación				
Señalización				
Conveniencia de horarios				

Carretera Vilamarxant				
Comercios cercanos	Hostelería, farmacias			
Horario	Laborables de 6 a 14h y de 16h a 20h (máximo 15 minutos)			
Número de plazas	2			
Ocupación	Media			
Disciplina del transportista	Inadecuada			
Disciplina de otros conductores	Inadecuada			
Evaluación cualitativa		**Correcta**	**Mejorable**	**Regular**
Estado de conservación				
Señalización				
Conveniencia de horarios				

Carretera Vilamarxant				
Comercios cercanos	Salud y belleza			
Horario	Laborables de 6 a 14h y de 16h a 20h (máximo 15 minutos)			
Número de plazas	2			
Ocupación	Baja			
Disciplina del transportista	Adecuada			
Disciplina de otros conductores	Inadecuada			
Evaluación cualitativa		**Correcta**	**Mejorable**	**Regular**
Estado de conservación				
Señalización				
Conveniencia de horarios				

Calle Proyecto 17				
Comercios cercanos	Salud y belleza			
Horario	Laborables de 8 a 14.30h y de 17h a 20.30h			
Número de plazas	4			
Ocupación	Alta			
Disciplina del transportista	Adecuada			
Disciplina de otros conductores	Adecuada			
Evaluación cualitativa		**Correcta**	**Mejorable**	**Regular**
Estado de conservación				
Señalización				
Conveniencia de horarios				

Parte II:

PLAN DE ACCIÓN

Buchanan Consultores

Movilidad centrada
en las personas.

Índice Parte II: Plan de Acción

1. PLAN DE ACCIÓN 244

1.1. Definición de objetivos 244

1.1.1. Objetivos perseguidos 244

2. DESARROLLO Y ESTRUCTURA DEL PLAN DE ACCIÓN 251

2.1. Estrategias instrumentales 254

2.2. Estrategia estructurante 258

2.3. Estrategias complementarias 283

2.4. Estrategias transversales 322

3. PROGRAMACIÓN TEMPORAL, PRIORIDAD Y GASTOS POR ÁMBITO DE INTERVENCIÓN 336

4. EVALUACIÓN AMBIENTAL 338

5. INDICADORES DE SEGUIMIENTO 341

AJUNTAMENT de
RIBA-ROJA DE TÚRIA

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

01

Plan de Acción

Movilidad centrada
en las personas.

1. Plan de Acción

1.1. Definición de objetivos

1.1.1. Objetivos perseguidos

Con la formulación del análisis realizado en el diagnóstico se dispone de un conocimiento adecuado sobre los condicionantes socioeconómicos y territoriales de la movilidad local, de las características de la oferta y la demanda, de una valoración de los principales problemas y conflictos actuales, y de la identificación de las potenciales mejoras para el municipio de Riba-roja, con el fin de poder priorizar las intervenciones que propicien el cambio de modelo de ciudad.

En línea con los objetivos que establece la Ley de Economía Sostenible respecto a la movilidad, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria busca alcanzar un sistema de movilidad que permita a los ciudadanos desplazarse de manera **sostenible, eficiente, segura e inclusiva.**

Se ha tomado como referencia la "*Guía práctica para el Desarrollo e Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*", redactada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)" y el Plan Estratégico Participado Riba-roja de Túria (2017-2025) que establece como objetivos principales los siguientes:

ÁMBITO	CÓDIGO	OBJETIVOS
Movilidad peatonal	01	Priorizar la movilidad peatonal.
	02	Potenciar la movilidad segura de la ciudadanía y especialmente de las mujeres.
	03	Resolver los problemas de accesibilidad
	04	Mejorar las conexiones con las urbanizaciones y los polígonos industriales mediante vías ciclopeatonales.
	05	Promover la movilidad sostenible a los centros de trabajo y estudio.
Movilidad ciclista	06	Ampliar la red ciclista, especialmente en la zona industrial
	07	Fomentar el uso de la bicicleta
Transporte colectivo	08	Promover la intermodalidad.
	09	Mejorar el servicio de transporte público
	10	Mejora de la infraestructura de transporte público
Vehículo privado	11	Disminuir la congestión viaria
	12	Promover el uso de aparcamientos disuasorios
	13	Reducir la velocidad del vehículo privado en espacios urbanos
	14	Mejora de la seguridad vial
	15	Incentivar la movilidad eco o cero emisiones
Espacio público	16	Programa de regulación de control y acceso de estacionamiento en el centro
	17	Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad
	18	Recuperar parte del espacio urbano utilizado por el vehículo privado
	19	Mejorar la calidad del espacio público.
Calidad ambiental	20	Reducir las emisiones atmosféricas.
	21	Reducir los niveles de ruido y vibraciones.
	22	Disminución del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética del transporte.

Codificación de los objetivos. Fuente: elaboración propia

Mediante la representación del diagrama de Ishikawa, también llamado espina de pez, se muestra de manera sencilla los ámbitos y objetivos perseguidos en la que pueden verse causas y efectos de manera relacional:

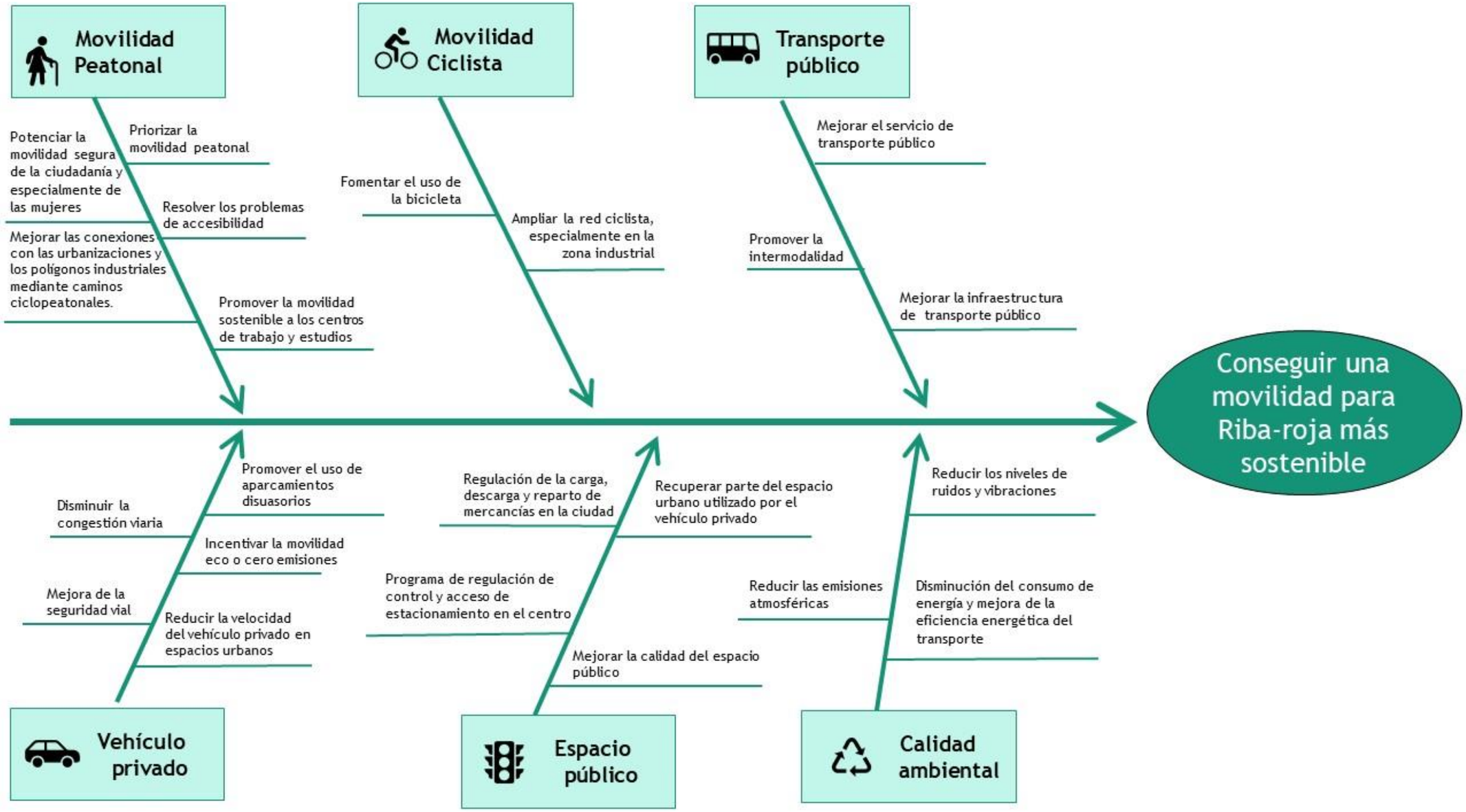


Diagrama de Ishikawa. Fuente: elaboración propia.

Una vez establecidos los objetivos, para su consecución es necesario identificar las **LÍNEAS ESTRATÉGICAS** que deben orientar las acciones del Plan. Dichas líneas pueden agruparse en:

- **Línea Estratégica I: Movilidad Activa**. Se trata de consolidar los desplazamientos sostenibles en el municipio al facilitar movimientos a pie y en bici entre urbanizaciones, y potenciar uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual de la ciudadanía mediante mejoras de las condiciones actuales de accesibilidad, conectividad y seguridad vial de los itinerarios.
- **Línea Estratégica II**: **Transporte Público.** Dar prioridad al desarrollo de parámetros favorables para su uso como medio de transporte hacia y desde el trabajo y áreas de estudio, a través de soluciones adaptadas a la escala municipal, a los centros de atracción local y a los horarios de mayor demanda de la población activa, de cara a ser más competitivo ante el coche en este tipo de desplazamiento. La coordinación e intermodalidad del servicios urbano e interurbano, así como con otros modos de transporte, resultará fundamental.
- **Línea Estratégica III**: **Estacionamiento**. Gestionar el estacionamiento como elemento condicionante de la movilidad, para lograr una disminución de la densidad del tráfico y una mejora de la calidad de los espacios públicos.

CÓDIGO	OBJETIVOS	LÍNEA ESTRATÉGICA		
		I	II	III
01	Priorizar la movilidad peatonal.	■		
02	Potenciar la movilidad segura de la ciudadanía y especialmente de las mujeres.	■		
03	Resolver los problemas de accesibilidad.	■		■
04	Mejorar las conexiones con las urbanizaciones y los polígonos industriales mediante caminos ciclopeatonales.	■		
05	Promover la movilidad sostenible a los centros de trabajo y estudio.	■		■
06	Ampliar la red ciclista, especialmente en la zona industrial.	■	■	
07	Fomentar el uso de la bicicleta.	■		
08	Promover la intermodalidad.		■	
09	Mejorar el servicio de transporte público		■	
10	Mejora de la infraestructura de transporte público		■	
11	Disminuir la congestión viaria	■	■	■
12	Promover el uso de aparcamientos disuasorios			■
13	Reducir la velocidad del vehículo privado en espacios urbanos		■	■
14	Mejora de la seguridad vial	■	■	
15	Incentivar la movilidad eco o cero emisiones			
16	Programa de regulación de control y acceso de estacionamiento en el centro		■	■
17	Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad			■
18	Recuperar parte del espacio urbano utilizado por el vehículo privado.	■		
19	Mejorar la calidad del espacio público.	■		
20	Reducir las emisiones atmosféricas.	■		
21	Reducir los niveles de ruido y vibraciones.	■		
22	Disminución del consumo de energía y mejora de la eficiencia energética del transporte.	■		

Relación de los objetivos según líneas estratégicas. Fuente: elaboración propia.

AJUNTAMENT de
RIBA-ROJA DE TÚRIA

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

02

Desarrollo y estructura del Plan

Movilidad centrada
en las personas.

2. Desarrollo y estructura del Plan de Acción

El Plan de Acción recoge un **conjunto preliminar de estrategias agrupadas en cuatro ámbitos de intervención**, según su mayor o menor relevancia o capacidad de cambio en el modelo de movilidad actual: instrumental, estructurante, complementarias y transversales.

Es importante destacar que la lógica de esta clasificación por niveles obedece a una **priorización de las estrategias** en una determinada programación, además de a su agrupación en conjuntos ordenados que permitan al lector o lectora entender la capacidad transformadora de las estrategias contenidas en cada uno.

Estructura del Plan de Acción. Fuente: Elaboración propia

- **Estrategias instrumentales**: Las estrategias de este nivel están directamente relacionadas con la coordinación y operativa de implantación necesaria para ejecutar las distintas estrategias del PMUS. Su implantación se ha de llevar a cabo en la fase inicial de puesta en marcha del PMUS y antes que cualquier otra estrategia, pues ayudarán a la correcta planificación y seguimiento del Plan:

  1.1.- Oficina municipal de movilidad sostenible.
  1.2.- Plan director municipal de la movilidad ciclista.

- **Estrategias estructurantes**: Si bien ninguna actuación es capaz por sí sola de alcanzar los objetivos buscados, sino en colaboración con otras, sí se ha identificado una estrategia estructurante, que actuará como catalizadora del resto:

2.1.- Red de itinerarios peatonales accesibles.

- **Estrategias complementarias**: Las estrategias estructurantes se verán reforzadas por una serie de estrategias complementarias que aportarán algunas medidas de refuerzo importantes, tales como:

  3.1.- Mejora del servicio de transporte público.
  3.2.- Red de infraestructura ciclistas.
  3.3.- Aparcamientos de proximidad.
  3.4.- Gestión integral del tráfico y seguridad vial.
  3.5.- Regulación del aparcamiento.
  3.6.- E-mobility.
  3.7.- Gestión de la carga y descarga de mercancías.

- **Estrategias transversales**: Por último, el Plan de Acción se completa con una serie de estrategias transversales, que en menor o mayor grado inciden sobre el resto de las estrategias anteriores:

  4.1.- Formación y concienciación.
  4.2.- Movilidad al trabajo.
  4.3.- Movilidad por estudios.
  4.4.- Gestión inteligente de la Movilidad.

Cada una de las estrategias incluirá una programación temporal, coste de inversión y mantenimiento, así como una evaluación energética y balance de emisiones.

Además, el PMUS de Riba-roja de Túria, persiguiendo las directrices marcadas por la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana, planteará 3 escenarios temporales: corto plazo (desde la aprobación del plan hasta 2 años después), medio plazo (entre 2 y 4 años) y largo plazo (entre 4 y 8 años), considerando una vida útil del PMUS de 8 años.

Cada estrategia se plantea en formato ficha para una mejor comprensión e incluirá los siguientes puntos:

- **Lógica de la estrategia**. Recoge los objetivos a los que responde la estrategia y los problemas específicos que pretende resolver.

- **Propuestas de actuación**. Describe y desarrolla el contenido de las medidas propuestas.

- **Ejecución**. Indica el tiempo de implantación previsto en función de criterios de viabilidad económica, funcional y social. Se trata de una aproximación diferenciando entre tres intervalos temporales
  - Hasta 2 años.
  - Entre 2 y 4 años.
  - Más de 4 años.

- **Inversión** estimada en millones de euros con varios niveles de actuación (<0,25 M, 0,25-0,5M, 0,75-1,5M, 1,5-5M y más de 5M).

- **Costes de operación y mantenimiento**, también expresados en millones de euros, con tres rangos de costes anuales (menos de medio millón, de medio millón a un millón y más de un millón).

Estrategia N. ª			Título de estrategia							
Objetivos generales a los que responde			Numeración de los objetivos							
Lógica de la estrategia										
Desarrollo de contenido										
Propuesta de Actuaciones										
Desarrollo de contenido										
Interacciones con otras estrategias			Numeración de estrategias							
Ejecución (años)			**Inversión (M€)**					**Operación y mantenimiento (M€/año)**		
<2	2-4	>4	< 0,25	0,25–0,50	0,75-1,5	1,50 - 5,00	>5,00	< 0,5	0,5–1	>1

Ejemplo de ficha de cada estrategia contenida en el PMUS de Riba-roja de Túria. Fuente: Elaboración propia

El conjunto de las estrategias propiciará una **redistribución modal**, tanto en los desplazamientos internos como externos, reduciendo así, el impacto que genera la movilidad sobre el medioambiente.

2.1. Estrategias instrumentales

Estrategia 1.1	Oficina Municipal de Movilidad Sostenible
Objetivos generales a los que responde	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22.

Lógica de la estrategia

Es necesario crear una figura que se encargue de gestionar y coordinar todos los aspectos relacionados con la movilidad y accesibilidad urbana, así como planificar y supervisar las actuaciones y estrategias municipales que aparecen en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria, con el fin de ofrecer un servicio público de calidad y un municipio accesible y de fácil desplazamiento.

La iniciativa que se propone en la presente estrategia se ha implantado con éxito en algunos municipios (Madrid, Burgos, etc.), y consiste en la creación de una oficina municipal de movilidad que se encargue de promover e informar sobre la movilidad urbana sostenible.

Propuesta de Actuaciones

Existen diferentes alternativas para llevar a cabo el proceso de coordinación y ejecución de las medidas establecidas en el PMUS, que son:

- **Alternativa 1**: Contempla la creación de una nueva entidad independiente, temporal o permanente, que coordine las actuaciones previstas. Sin embargo, la creación de una entidad jurídica nueva supone un coste económico adicional y una mayor complejidad funcional, al ser necesario el desarrollo de nuevas normas y procedimientos. Los posibles gastos serían los asociados al personal (bastaría con la asignación de un técnico y un auxiliar), y a los conceptos generales (alquiler, equipamiento, soporte informático, etc.). Por otra parte, puede ser el propio Ayuntamiento el que se encargue de gestionar y coordinar el proceso, con su propio personal, y sin necesidad de crear un nuevo ente.
- **Alternativa 2**: Consiste en la creación de una unidad o departamento, dentro del esquema organizativo del Ayuntamiento y, por consiguiente, sin personalidad jurídica propia, cuya denominación podría ser "Oficina Municipal del Plan de Movilidad". La asunción de las competencias sin órgano diferenciado, o la creación de la citada unidad, en principio, no precisaría desarrollar nuevas normas o procedimientos. Dicho ente podría ejercer competencias municipales en materia de ordenación del territorio, gestión, desarrollo urbanístico, parques y jardines, y pavimentación de viarios o caminos.

Tríptico informativo de la oficina de movilidad de Burgos. Fuente: Ayuntamiento de Burgos

Entre las diferentes tareas o funciones que deberá asumir la Oficina de Movilidad destacamos las siguientes:

- Atender y gestionar consultas y propuestas sobre movilidad y transporte.
- Informar sobre la oferta de transporte público del municipio: recorridos y horarios de ConectaMetro, ArribaBUs, Cercanías, Metrovalencia y autobuses interurbanos.
- Mostrar las ventajas y las desventajas de los diferentes modos de transporte.
- Divulgar los proyectos llevados a cabo por el Ayuntamiento para lograr una movilidad sostenible.
- Comunicar las modificaciones de los servicios de transporte público.
- Gestionar la participación de las áreas municipales y de los ciudadanos en materia de movilidad.
- Informar sobre conductas responsables, sobre hábitos beneficiosos para la salud, y sobre el respeto al medio ambientales a la hora de elegir un modo de transporte.
- Asesorar al resto de los departamentos municipales sobre las líneas de gestión de movilidad urbana sostenible.
- Desarrollar proyectos de fomento de la movilidad sostenible.
- Realizar un seguimiento y una evaluación de la movilidad urbana en todos sus aspectos.
- Elaboración de informes anuales de movilidad en el municipio con perspectiva de género.
- Desarrollar actuaciones de movilidad llevadas a cabo conjuntamente por el Ayuntamiento de Riba-roja de Túria y la Generalitat Valenciana.
- Elaborar planes específicos de movilidad para eventos culturales multitudinarios.
- Proponer, a empresas y a centros de interés, el desarrollo de planes de movilidad específicos.

Interacciones con otras estrategias	1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.1, 4.2, 4.3 y 4.4.

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
2 - 4	< 0,25	< 0,25

Estrategia 1.2	Plan Director Municipal de Movilidad Ciclista
Objetivos generales a los que responde	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

La bicicleta es un medio de transporte esencial para fomentar la movilidad sostenible y segura en las ciudades. Combina perfectamente las ventajas de un vehículo privado (rapidez, libertad y versatilidad) con ventajas sociales, económicas y ambientales (apta para casi todas las edades, bajo coste, no consume gasolina, no contamina y no hace ruido). Además, es un vehículo que posee externalidades positivas ya que es beneficioso para la salud de los usuarios.

La promoción y ordenación del uso de la bicicleta hace conveniente la estructuración de todas las medidas referidas a este modo de desplazamiento, de forma que se configure un programa equilibrado y compacto en el que no predominen de manera desproporcionada unos u otros componentes (infraestructuras, regulación, etc.).

Es necesario crear una figura que concentre todas las estrategias que se quieran llevar a cabo sobre la bicicleta y que además mejore las condiciones actuales, para hacer más atractivo el uso de la bicicleta.

Propuesta de Actuaciones

El Plan Director de la Movilidad ciclista de Riba-roja de Túria tiene el objetivo de promover una política integral y coordinada de la movilidad que involucra en mayor o menor medida a todos los departamentos municipales, exigiendo una nueva cultura de cooperación y coordinación dentro de las instituciones. En definitiva, persigue impulsar el uso de la bicicleta a través de diferentes medidas como las que se proponen a continuación:

- Campañas de fomento del uso cotidiano seguro de la bicicleta relativas a las siguientes temáticas:
    - Carteles informativos de la infraestructura ciclista existente en Riba-roja, especialmente en las proximidades de las estaciones de metro y Cercanías Renfe, para promover la intermodalidad de la bicicleta y el transporte público.
    - Campañas de respeto para los conductores de automóviles, ciclistas y peatones, mediante la edición de carteles y folletos, o a través de distintos medios de comunicación (periódico local, radio, y redes sociales).

Campañas de fomento y concienciación del uso correcto de la bicicleta.
Fuente: Cadenaser (izquierda) y Ayuntamiento de Madrid (derecha).

- Formación para la utilización segura de la bicicleta:
  - Cursos de manejo de la bicicleta para niños y adultos.
  - Normativa, equipación y recomendaciones (uso de casco, código de circulación, precauciones, etc.).

- Otras iniciativas de apoyo:
  - Adhesión a la Red de Ciudades por la bicicleta. Se trata de una asociación que tiene por objetivo intercambiar conocimientos y experiencias entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclistas, especialmente en el medio urbano.

    Red de Ciudades **por la Bicicleta**

  - Convenios con empresas para que fomenten el uso de bicicleta entre sus empleados, incluyendo este aspecto dentro de las políticas empresariales de Responsabilidad Social Corporativa (duchas, taquillas, vestuarios, ayudas para la adquisición de bicicletas, aparcabicis, etc.).

  - Ventajas fiscales (Estado, Generalitat o Ayuntamiento) para las empresas que se impliquen en la promoción de la bici como modo sostenible de transporte.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 2.2, 2.3, 4.1, 4.4	
Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
2 - 4	0,25 – 0,75	< 0,25

2.2.Estrategia estructurante

Estrategia 1.1	Red de ejes peatonales preferentes
Objetivos generales a los que responde	1, 2, 3, 4, 5, 8,11, 13, 14, 18, 19, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

Si bien las dimensiones del municipio no permiten plantear como única solución para todos los trayectos actuaciones que pretendan liberar el espacio público del tráfico para la movilidad a pie, si se considera una excelente opción para ejes estructurante de la ciudad que las personas están dispuestas a recorrer caminando en sus desplazamientos cortos y medios. La red de itinerarios peatonales preferentes pretende mejorar las condiciones de tránsito y de los peatones en los dos ejes principales de conexión hacia y desde el centro histórico: **Avenida de la Paz – Antigua Carretera de Villamartxant** y la **Calle Mayor**.

Para equilibrar el espacio de la calle en favor de los peatones, se establecerá una serie de medidas para estos ejes que garantizarán calidades estéticas y funcionales diferenciales al resto del viario para una buena accesibilidad a los servicios y actividades socioeconómicas y culturales del área, tanto por el dimensionamiento de sus aceras como por el mobiliario urbano que se empleará, incluyendo elementos de descanso, maceteros, papeleras, señalética, etc.

Con el fin de lograr itinerarios lo más inclusivo posible, tal como es preceptivo en la Orden VIV/561/2010, es fundamental tener en cuenta las restricciones a la movilidad que sufren algunos sectores de la población, ya sea por sus limitaciones físicas, cognitivas o sensoriales, por lo que para el diseño de estos ejes habría que prestar especial atención a las personas con movilidad reducida (sillas de ruedas, carritos de bebé, personas mayores, etc.) o a aquellas dependientes cuya movilidad corre a cargo de otras personas (movilidad por cuidados).

Por tanto, el objetivo de esta estrategia es generar un conjunto articulado de ejes peatonales que vertebren el casco histórico con el resto del municipio, minimizando la dependencia del vehículo motorizado en ejes que conectan las principales áreas de la ciudad, favoreciendo una trama funcional directa, accesible, segura y atractiva que cumpla con las condiciones óptimas de accesibilidad y continuidad necesaria para la movilidad a pie por parte de la población.

Propuesta de Actuaciones

La finalidad de esta estrategia es la **creación de una red peatonal** atractiva que reduzca las necesidades de movilidad motorizada de la población. La definición de la red requiere unas exigencias ambientales y de diseño específico que implica cambios sobre el modelo urbano y la disposición de los usos.

a. Definición de los ejes peatonales preferentes.

b. Itinerario peatonal al apeadero de metro de El Clot

c. Actuaciones complementarias.

a) Definición de los ejes peatonales preferentes

El predominio del espacio público destinado al vehículo motorizado dentro del municipio de Riba-roja de Túria, es un aspecto que incentiva los desplazamientos en este modo de transporte, dificultando la accesibilidad peatonal, generando

problemas de seguridad y deteriorando la calidad ambiental de este término municipal.

Como se ha visto en el diagnóstico, el 57 % de los desplazamientos internos se realizan a pie frente al 43 % que se realizan en vehículo privado. De esta manera el objetivo de las propuestas a continuación es consolidar la movilidad peatonal y reducir la dependencia de la movilidad motorizada para los desplazamientos internos a partir de una red peatonal que sea cómoda, segura, atractiva e inclusiva.

Desde el Ayuntamiento se han llevado a cabo distintas actuaciones referidas a la **incorporación de plataforma única mixta** en las calles Cisterna, Iglesia, Forn Vell, Eusebio Benedito y la Plaza del Ayuntamiento; **y la peatonalización** de la calle Cristo Afligido, que han originado una red peatonal inconexa e insuficiente, ya que no se han diseñado unos ejes peatonales bien definidos que permeabilicen y vertebren el casco histórico con el resto del municipio.

Los ejes principales formados por la calle Mayor, la antigua Carretera de Villamarxant y la Avenida de la Paz destinan el 30% del espacio público al peatón frente al 70% para el uso de vehículos motorizados, ya sea para su circulación o estacionamiento. Como se puede ver en las siguientes imágenes, las aceras, son estrechas y no cumplen con la anchura mínima de 1,20 m establecida por la Orden VIV/561/2010, las zonas estanciales o el mobiliario urbano es mínimo, debido a la falta de espacio, haciéndolas poco atractivas para el tránsito y el descanso de los peatones.

Calle Mayor. Fuente: Google Earth

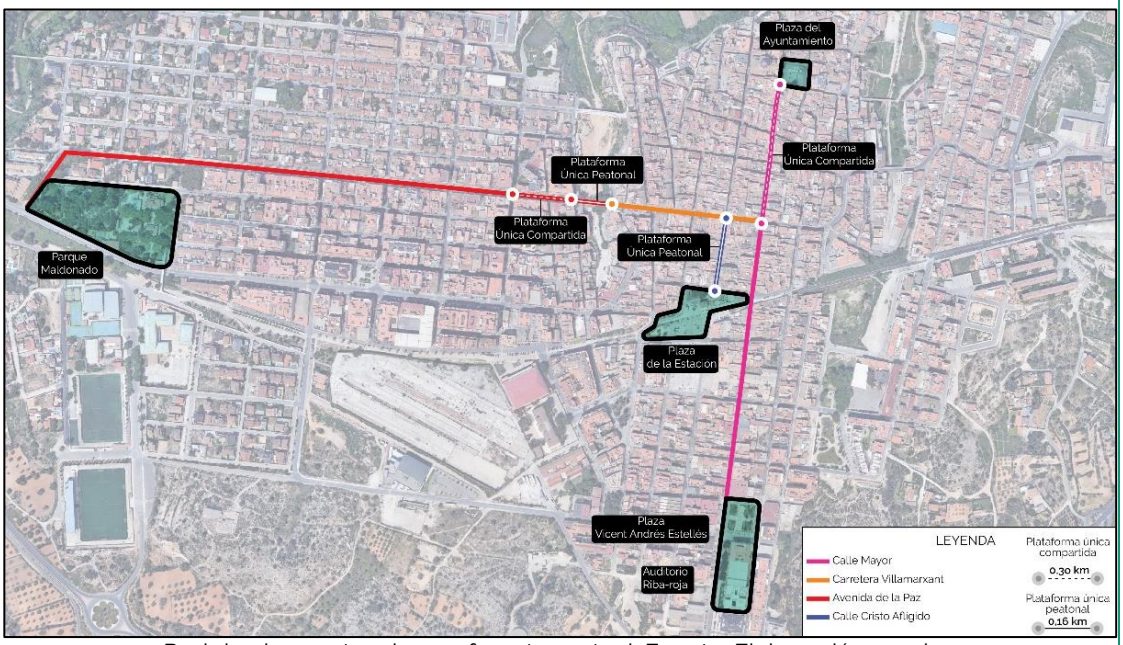
Antigua Carretera de Villamarxant. Fuente: Google Earth

Avenida de la Paz. Fuente: Google Earth

En la plaza de la estación, pese a ser un espacio estancial, el vehículo sigue predominando en ella, como se puede ver en la siguiente imagen.

Plaza de la Estación. Fuente: Google Earth

Las actuaciones previstas para crear una red de peatonal articulada prevista de espacios estanciales y de descanso para los viandantes que permita la continuidad de la ciudad hacia el centro histórico se realizan sobre los siguientes ejes municipales.



Red de ejes peatonales preferentes actual. Fuente: Elaboración propia

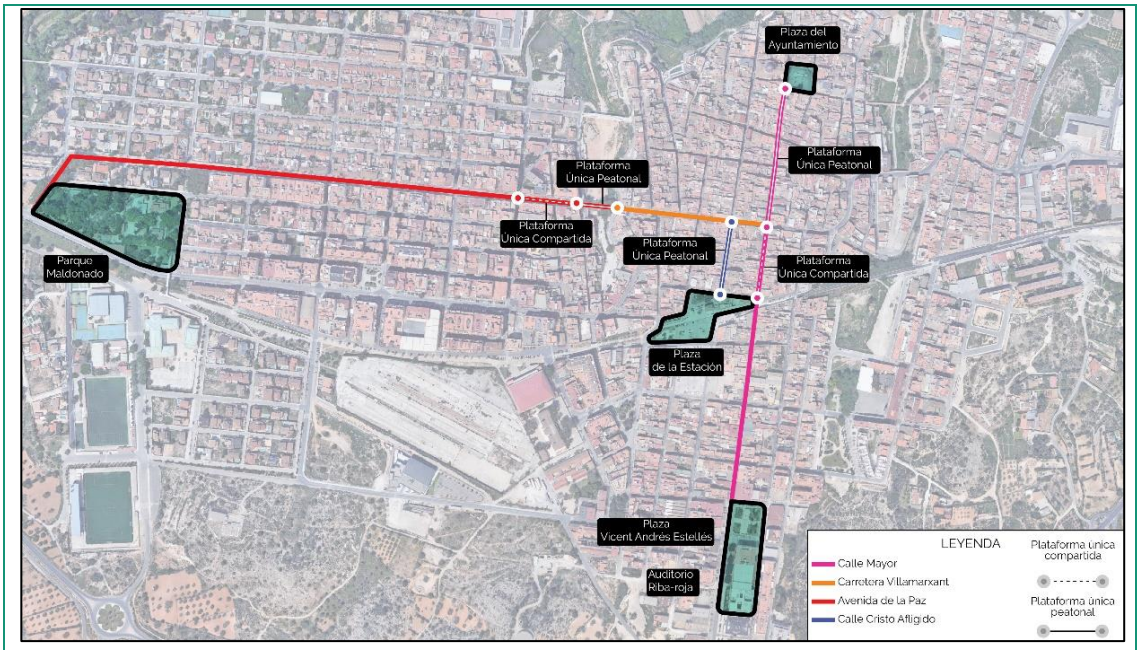
- **Calle Mayor.** Se trata de una de las arterias principales del municipio, que lo recorre de norte a sur, conectando el Casco histórico de Riba-roja de Túria. Actualmente, desde la plaza del Ayuntamiento hasta el cruce con la antigua carretera de Villamarxant, presenta plataforma única mixta, donde se ha suprimido prácticamente todo el estacionamiento a los vehículos motorizados. El objetivo concreto para este eje principal es que sea totalmente peatonal,

para lo cual es necesario una intervención progresiva tanto en el tiempo como en las restricciones:

- **Primer nivel:** Consta de **dos medidas** que se realizarán consecutivamente, la primera medida consistirá en **la prolongación de la plataforma única mixta** desde la intersección con la antigua Carretera de Villamarxant hasta el cruce con la Calle Salvador Bigorra, situando al mismo nivel tanto a los peatones como a los vehículos que circulan por este tramo. Esta medida da prioridad al desplazamiento peatonal y se acompañará con elementos de calmado de tráfico y podo táctiles para garantizar la seguridad en estos tramos de convivencia. La plataforma única mixta supone una mejora de la accesibilidad y genera un efecto disuasorio para el vehículo privado, pues reduce la velocidad de circulación del tráfico motorizado.
  Hay que tener en cuenta que las calles con plataforma única mixta son espacios donde está permitida la circulación ciclista pero no tienen prioridad sobre los peatones, por tanto, los ciclistas tienen que adaptar su velocidad a la de los peatones. En este sentido se recomienda señalizar todo el espacio para limitar la velocidad de circulación tanto a vehículos de motor como a los ciclistas.

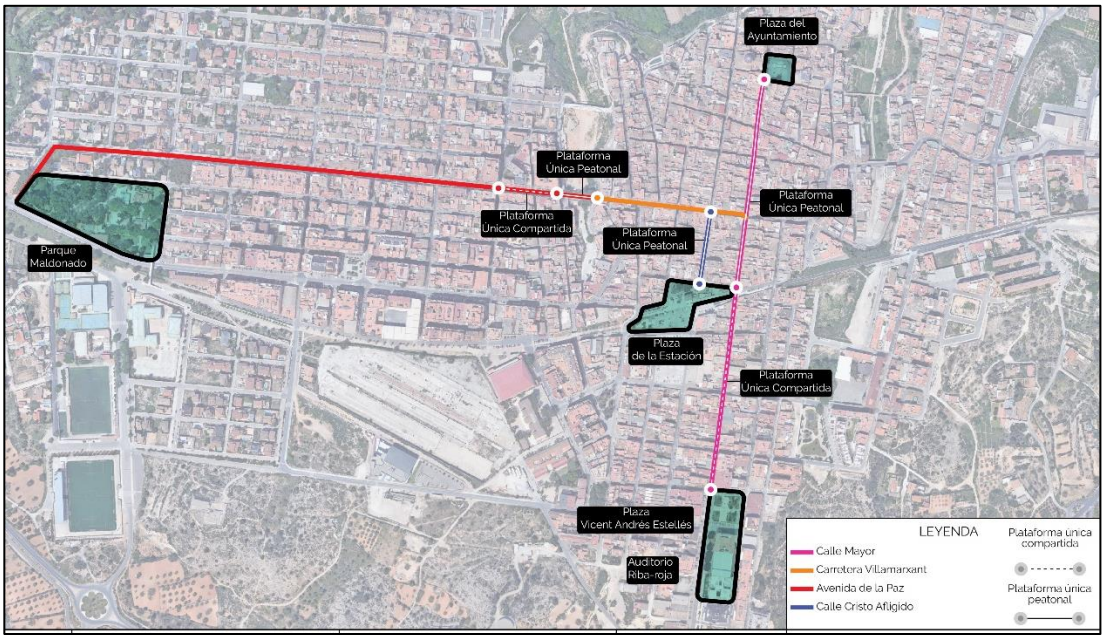
  La segunda medida consistirá en **el cambio a plataforma única peatonal** la sección que discurre desde la Plaza del Ayuntamiento hasta la Antigua carretera de Villamarxant, limitando el acceso a los vehículos de: carga y descarga, servicios de emergencias y residentes que con garaje privado en esta vía.

Plataforma única mixta en la Calle Mayor. Fuente: Google Earth



Red de ejes peatonales preferentes, propuesta Calle Mayor (Nivel 1). Fuente: Elaboración propia

- **Segundo nivel**: Esta formada por dos medidas, que se deben realizar paralelamente, la primera es la **extensión de la plataforma única mixta** desde la intersección con la Calle Salvador Bigorra hasta la Avenida Pacadar Valenciana y la segunda medida incorporará **plataforma única peatonal** en la sección anterior (Antigua carretera de Villamarxant – Calle Salvador Bigorra).



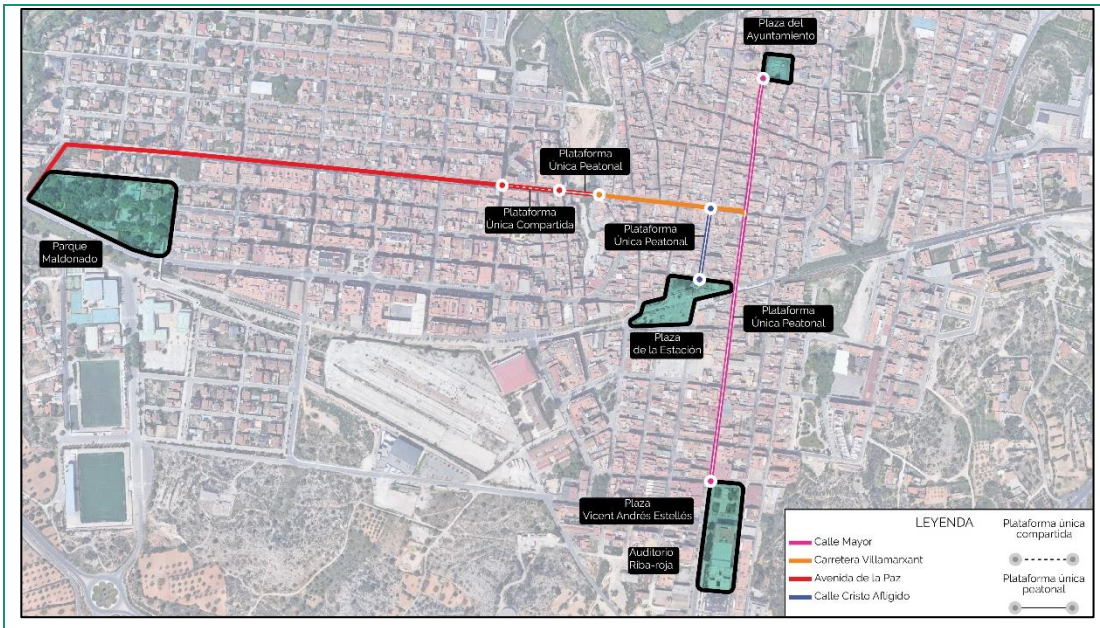
Red de ejes peatonales preferentes, propuesta Calle Mayor (Nivel 2). Fuente: Elaboración propia

- **Tercer nivel:** Se terminará de peatonalizar la sección que anteriormente se ha previsto como plataforma única para el peatón, generando un espacio seguro, atractivo y estancial, que invite a una movilidad activa de la población. Todo el espacio que se destinaba al vehículo privado se integrará y acondicionará para desarrollar una red peatonal apoyada

en conjunto de estancia, lugares de ocio y de intercambio a través de zonas de juegos infantiles, terrazas, jardines, en los que se desarrolle la vida de los barrios. Será necesario la incorporación de señalización y elementos de restricción del paso de vehículos por esta vía.

Sección actual de la calle Mayor. Fuente: Elaboración propia

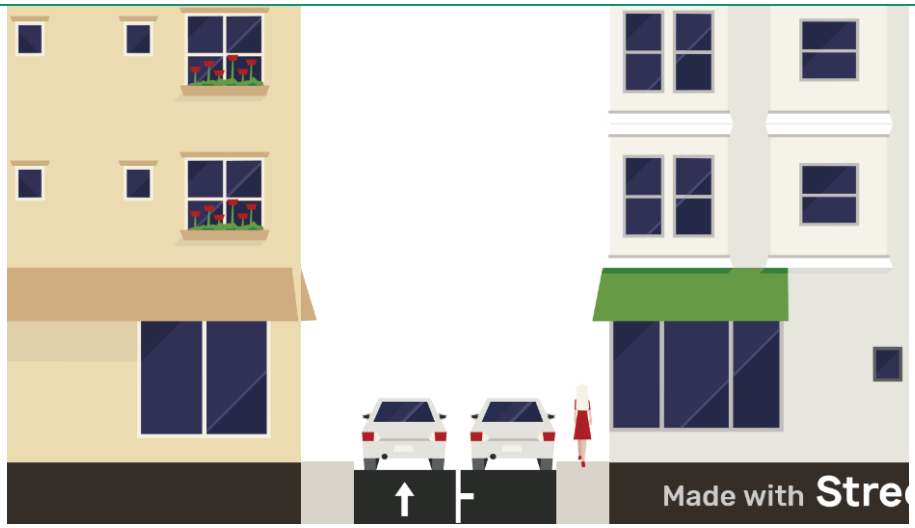
Sección de la calle Mayor con la aplicación de las medidas propuestas. Fuente: Elaboración propia



Red de ejes peatonales preferentes, propuesta Calle Mayor (Nivel 3). Fuente: Elaboración propia

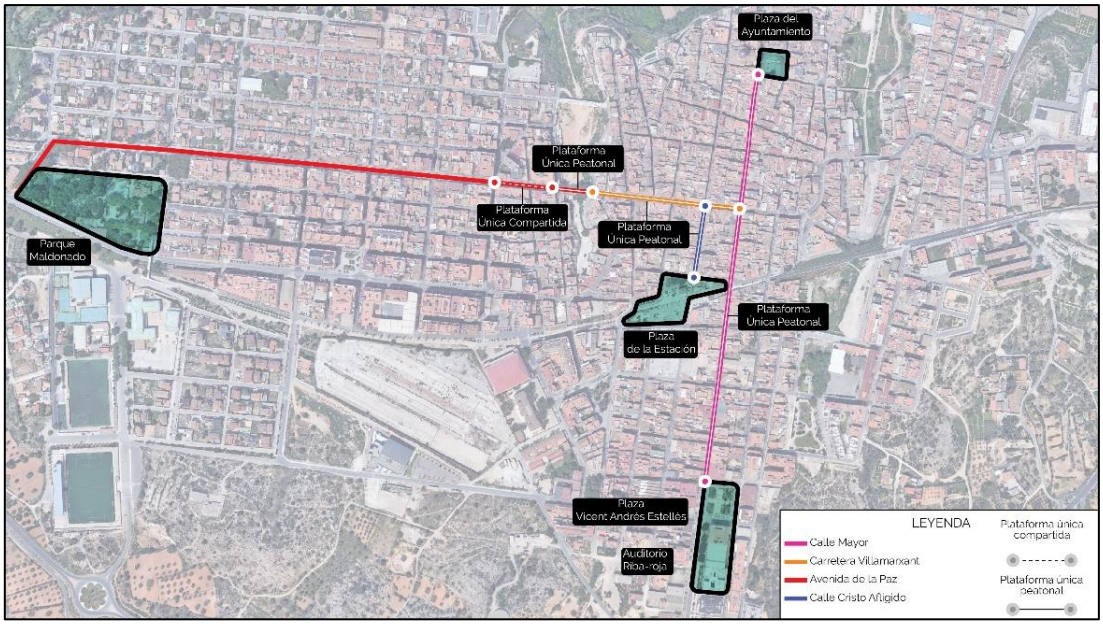
- **Antigua Carretera de Villamarxant – Calle Sanchis Guarner.** Se trata del eje que atraviesa de este a oeste la zona más céntrica del municipio, conectando con la Calle Mayor y la Calle Cristo Afligido (actualmente peatonal). Se trata de una vía con poco espacio peatonal y que tiene una línea de aparcamiento. Siguiendo el proceso de intervención del eje anterior, se propone la incorporación de plataforma única mixta o compartida en este tramo, situando al mismo nivel los peatones y los vehículos, y la eliminación de las plazas de aparcamiento, que en algunos casos se sustituirán por zonas de *Kiss & Go*, espacios reservados para la bajada de viajeros que llegan en vehículos particulares y en la que se puede parar, pero no estacionar. Este tramo que conecta la calle mayor hasta el puente peatonal de la Avenida de la Paz se terminará peatonalizando, expulsando de esta manera el vehículo privado del casco histórico.

Señal Kiss & Go en Ponferrada. Fuente: Infobierzo



Sección actual del eje formado por la antigua Carretera de Villamarxant – Calle Sanchis Guarner

Sección del eje formado por la antigua Carretera de Villamarxant – Calle Sanchis Guarner con la aplicación de las medidas propuestas. Fuente: Elaboración propia



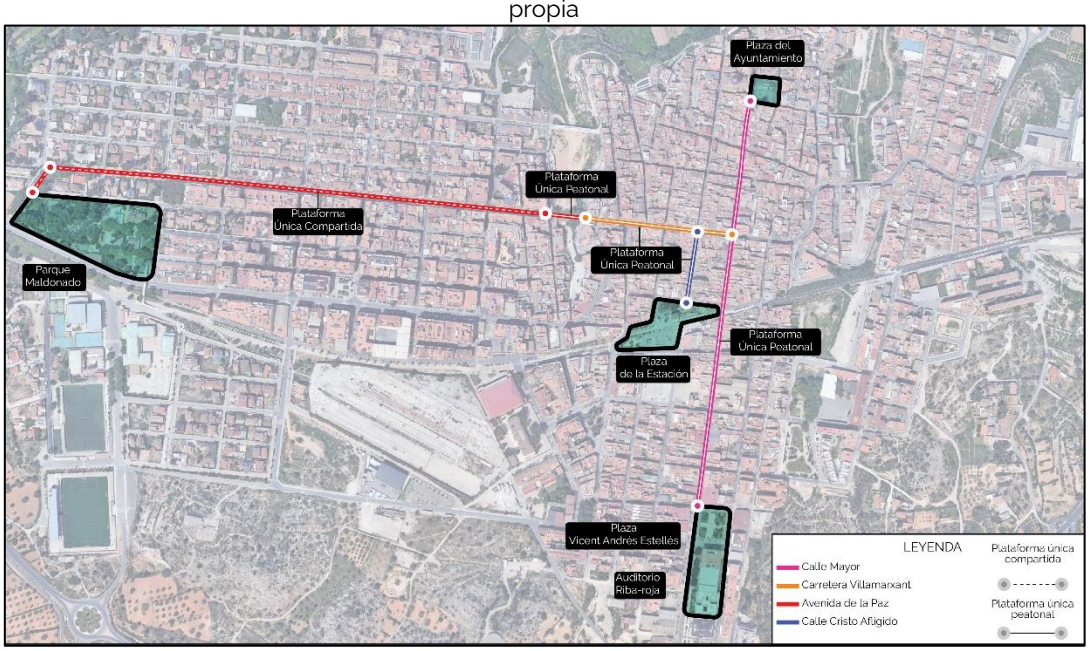
Red de ejes peatonales preferentes, propuesta en antigua Carretera de Villamarxant. Fuente: Elaboración propia

- **Avenida de la Paz.** Es una vía amplia de doble sentido de circulación, con arbolado en sus aceras y con dos líneas de aparcamiento. Para conectar el resto del municipio con el cascó histórico, es fundamental acondicionar este eje, ofreciendo un recorrido continuo entre la Calle Sanchis Guarnes – Antigua Carretera de Villamarxant.
  Para ello se propone la eliminación de una línea de aparcamiento, la incorporación de plataforma mixta o compartida y la limitación de la velocidad en esta vía, con la incorporación de elementos de calmado de tráfico como pasos peatonales elevados. El espacio liberado por la eliminación de una línea de aparcamiento se destinará a crear zonas estanciales o Parklets, que se tratan de espacios adaptados con mobiliario urbano para el uso social y de descanso. Este tipo de actuación revitalizará este eje, haciéndolo más atractivo para el tránsito y el ocio, repercutiendo beneficiosamente en el comercio local.

Parklet de la ciudad de San Francisco. Fuente: médium.com

Sección actual de la Avenida de la Paz. Fuente: Elaboración propia

Sección de la Avenida de la Paz con la aplicación de las medidas propuestas. Fuente: Elaboración propia



Red de ejes peatonales preferentes, propuesta en Avenida de la Paz. Fuente: Elaboración propia

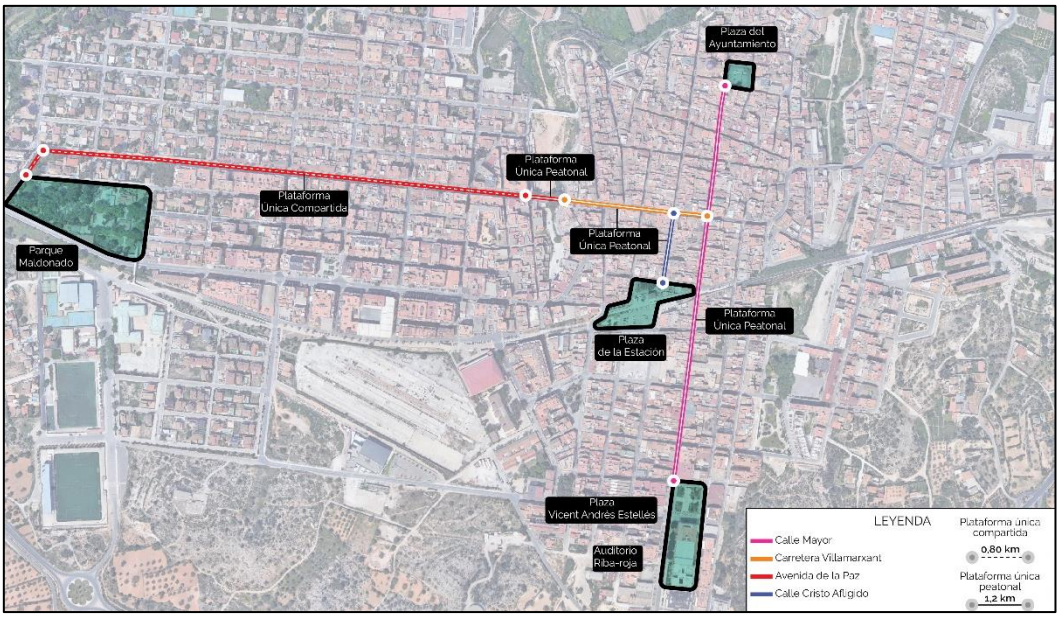
- **Plaza de la estación.** Junto con la plaza del ayuntamiento, son zonas diseñada para el descaso y la actividad social próximas al casco histórico.
  La articulación de los ejes anteriormente descritos ofrecerá itinerarios peatonales directos y continuos por la Avenida de la Paz entre la Plaza del Ayuntamiento y el Parque Maldonado, áreas de interés que estructuran la red de equipamientos y espacios públicos de proximidad del municipio**.** Para lograr una armonización y articulación con los ejes peatonales propuestos en esta estrategia, se propone la peatonalización completa de esta plaza, eliminando el espacio del vehículo privado, que permitirá ampliar la plaza, con incorporación de más mobiliario urbano como arbolado, elementos de sombra, bancos, papeleras, etc.

Plaza de la Estación. Fuente: Google Earth

- **Casco histórico.** Se sitúa en el norte de la zona urbana de Riba-roja de Turia, y sus calles y vías secundarias se caracterizan por tener aceras muy estrechas o casi inexistentes, teniendo en algunas ocasiones una línea de aparcamiento que limita la accesibilidad peatonal, como se puede ver en las siguientes imágenes. Siguiendo las líneas de intervención de los ejes peatonales que conectan el cascó histórico, se propone que progresivamente, se vaya acondicionando estas vías secundarias con la incorporación de plataforma única peatonal o mixta y la eliminación de los estacionamientos para vehículos motorizados, teniendo en cuenta en el diseño las condiciones de accesibilidad universal.

Calle del l'Hort (Casco histórico). Fuente: Google Earth

Calle Dr. Cervero (Casco histórico). Fuente: Google Earth



Red de ejes peatonales preferentes propuestos. Fuente: elaboración propia

b) Itinerario peatonal al apeadero de metro de El Clot

Tal y como recoge el diagnóstico, los más de 2.000 vecinos de las Urbanizaciones del norte, Entre Naranjos, Parque Montealcedo, Montealcedo, Santa Rosa, Clot de Navarrete, Santa Mónica y El Molinet, no disponen de un itinerario peatonal seguro al apeadero de Metrovalencia de El Clot.

El acceso peatonal sólo es posible hacerlo a través de la carretera CV-336, con gran densidad de tráfico, y de extrema peligrosidad para caminar por ella.

Glorieta de la CV-336 con calle Vicente Rafael Ruano. Fuente: Google.

Con el fin de fomentar los desplazamientos peatonales y potenciar el transporte público, se plantea la construcción de una vía ciclopeatonal en el margen de la CV-336, o bien, la ejecución de una pasarela que atraviese el barranco de Mandor desde la calle Logroño hasta la parada de metro.

c) Actuaciones complementarias

Un gran número de las aceras de Riba-roja presenta un ancho inferior a 1,20 metros libre de obstáculos, siendo este valor *el mínimo establecido por la Orden VIV/561/2010 de Accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*. Además, en algunos casos, la inexistencia de un itinerario peatonal imposibilita los desplazamientos a pie.

Para el resto de los ejes viarios que no esté previsto su peatonalización o transformación a plataforma única, se llevarán a cabo una serie de medidas para garantizar el acceso universal.

En los casos que no sea conveniente la reducción de la calzada o del estacionamiento, se plantea la posibilidad de mantener el ancho útil de una de las aceras en 1,20 m y la ampliación de la otra hasta 1,50 m o 1,80 m, que sería la que se destinaría al itinerario accesible.

Esta misma Orden contempla una serie de intervenciones básicas, para poder vertebrar toda la ciudad y facilitar el tránsito peatonal. Para ello será necesario desarrollar los siguientes trabajos:

- Mejorar los cruces e intersecciones entre ejes principales y ejes secundarios, corrigiendo las diferencias de diseño y dimensiones mediante la creación de espacios de transformación peatonal que aseguren una transición efectiva del cambio de anchura y tipología de las aceras, que faciliten la accesibilidad y den continuidad al desplazamiento.

- Reubicar o crear nuevos pasos peatonales sobreelevados. cuando sea posible, para asegurar la permeabilidad peatonal. Medida relacionada con la *Estrategia 3.1. Gestión integral del tráfico y seguridad vial.*

- Ofrecer múltiples rutas de desplazamiento entre destinos clave, como parques, colegios, zonas comerciales o paradas de transporte público.

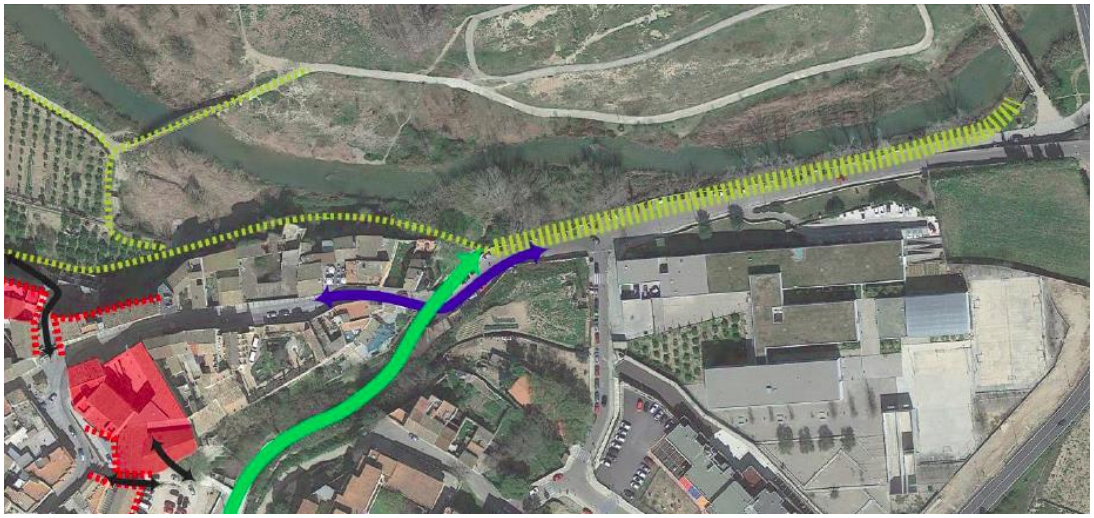
- Disponer cruces visibles, señalizados e iluminados, para transmitir sensación de seguridad.

- Continuar con los trabajos de rebaje de bordillos.

- **Potenciación de rutas ciclopeatonales** con el exterior del municipio. Esta medida parte con la finalidad de promover el disfrute del Camp del Túria como espacio de ocio de interés ambiental y cultural, respetando los espacios naturales. Para ello se propone la creación de un carril ciclopeatonal entre Riba-roja y otras localidades de la Comarca, como Vilamarxant o Llíria. Esta medida se encuentra relacionada con la *Estrategia 2.3. Red de infraestructura ciclista*.

- **Instalación de paneles de señalización de itinerarios** que faciliten información relativa al tiempo estimado de desplazamiento entre los principales puntos de atracción del municipio con el fin de revalorizar la movilidad peatonal. Este tipo de planos denominados *metrominuto*, deberá colocarse los principales equipamientos municipales

- Eliminar los obstáculos presentes entre los barrancos y el **Parque Natural del Turia mediante la conexión y adecuación de sus accesos**.



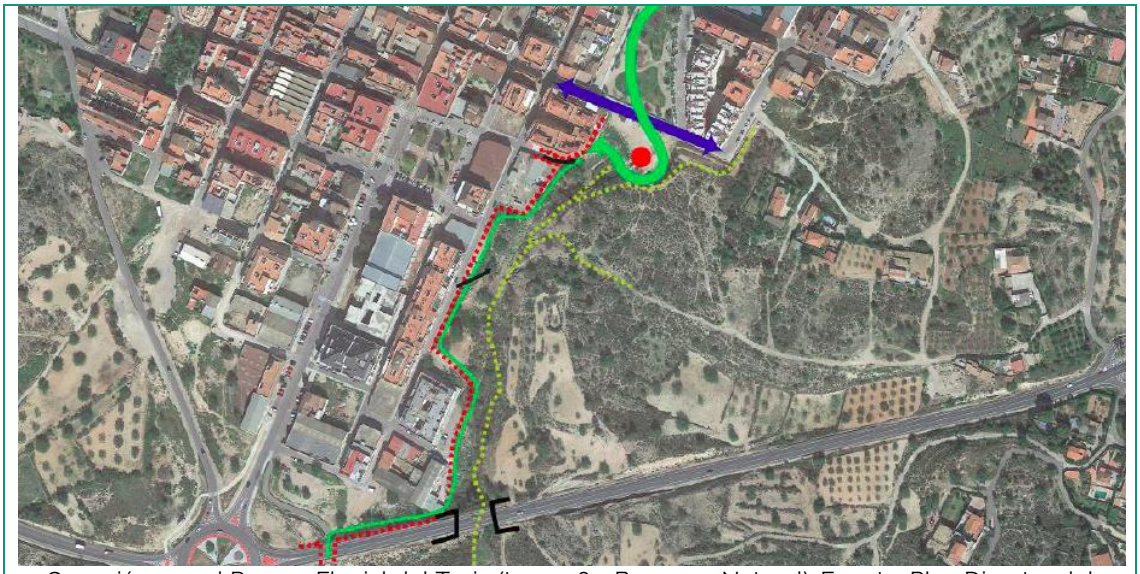
Conexión con el Parque Fluvial del Turia (tramo 1: conexión con el Parque Fluvial del Turia). Fuente: Plan Director del Barranc dels Moros.

Conexión con el Parque Fluvial del Turia (tramo 2: Parque Urbano. Jardín del Castillo y Lavadero).
Fuente: Plan Director del Barranc dels Moros.

Conexión con el Parque Fluvial del Turia (tramo 3: Barranco Calle. Cajero Cubierto Transitable).
Fuente: Plan Director del Barranc dels Moros.

Conexión con el Parque Fluvial del Turia (tramo 4: Parque de la Porta del Turia). Fuente: Plan Director del Barranc dels Moros.

Conexión con el Parque Fluvial del Turia (tramo 5: Cauce Jardín: Jardines existentes integrados). Fuente: Plan Director del Barranc dels Moros.

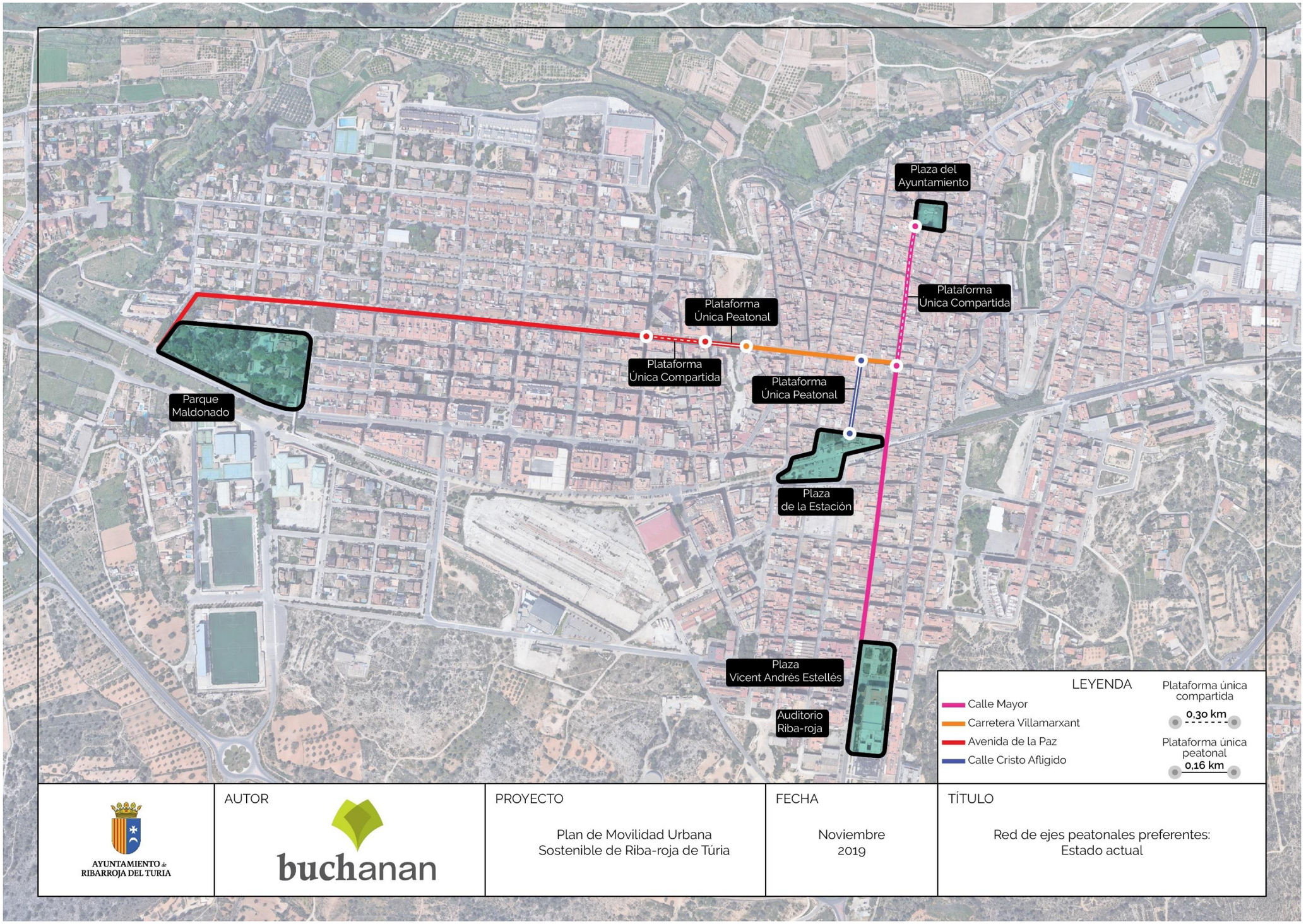


Conexión con el Parque Fluvial del Turia (tramo 6a: Barranco Natural). Fuente: Plan Director del Barranc dels Moros.

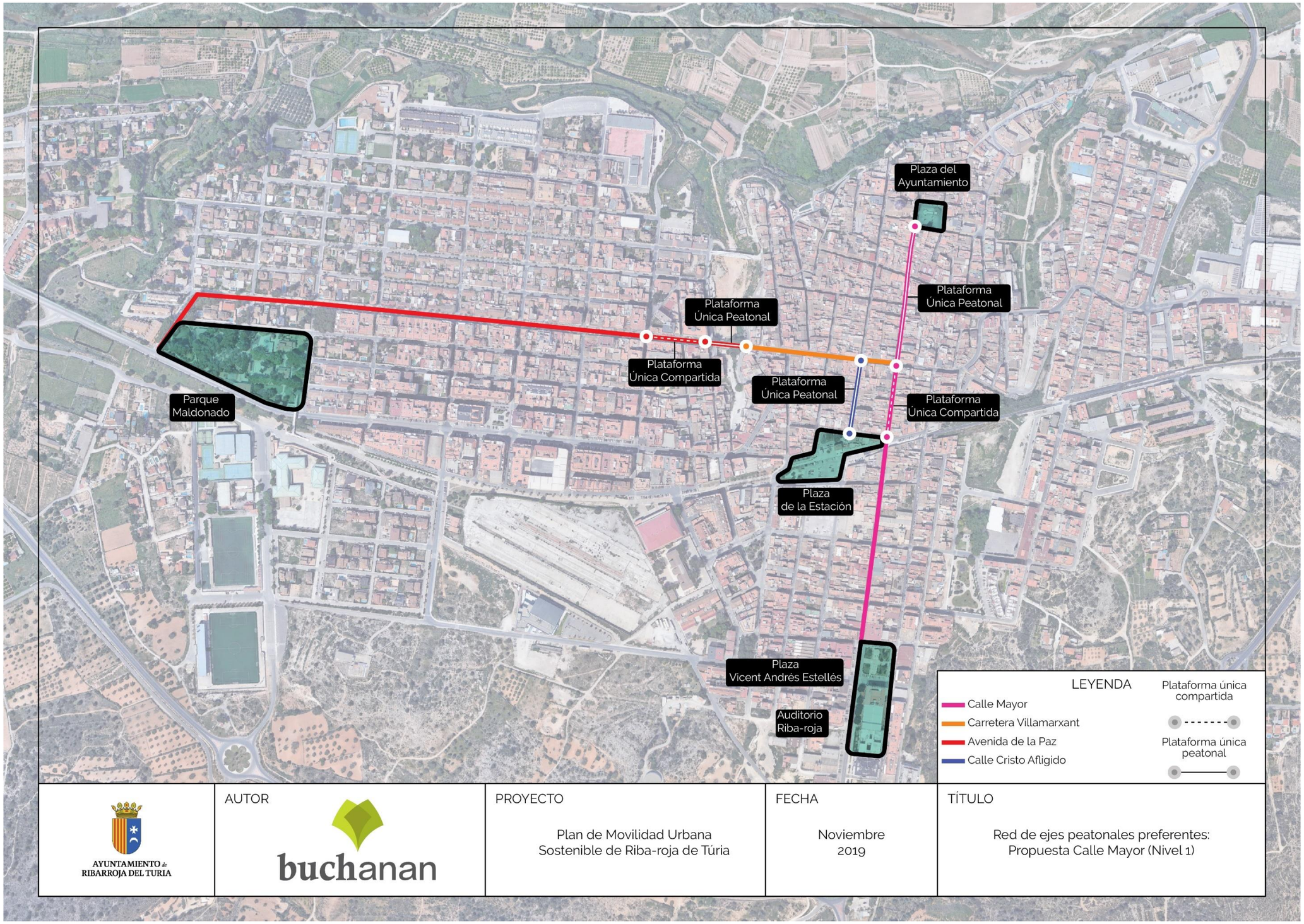
Conexión con el Parque Fluvial del Turia (tramo 6b: Barranco Natural Periurbano). Fuente: Plan Director del Barranc dels Moros.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 1.2, 2.2, 2.3, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3 y 4.4.

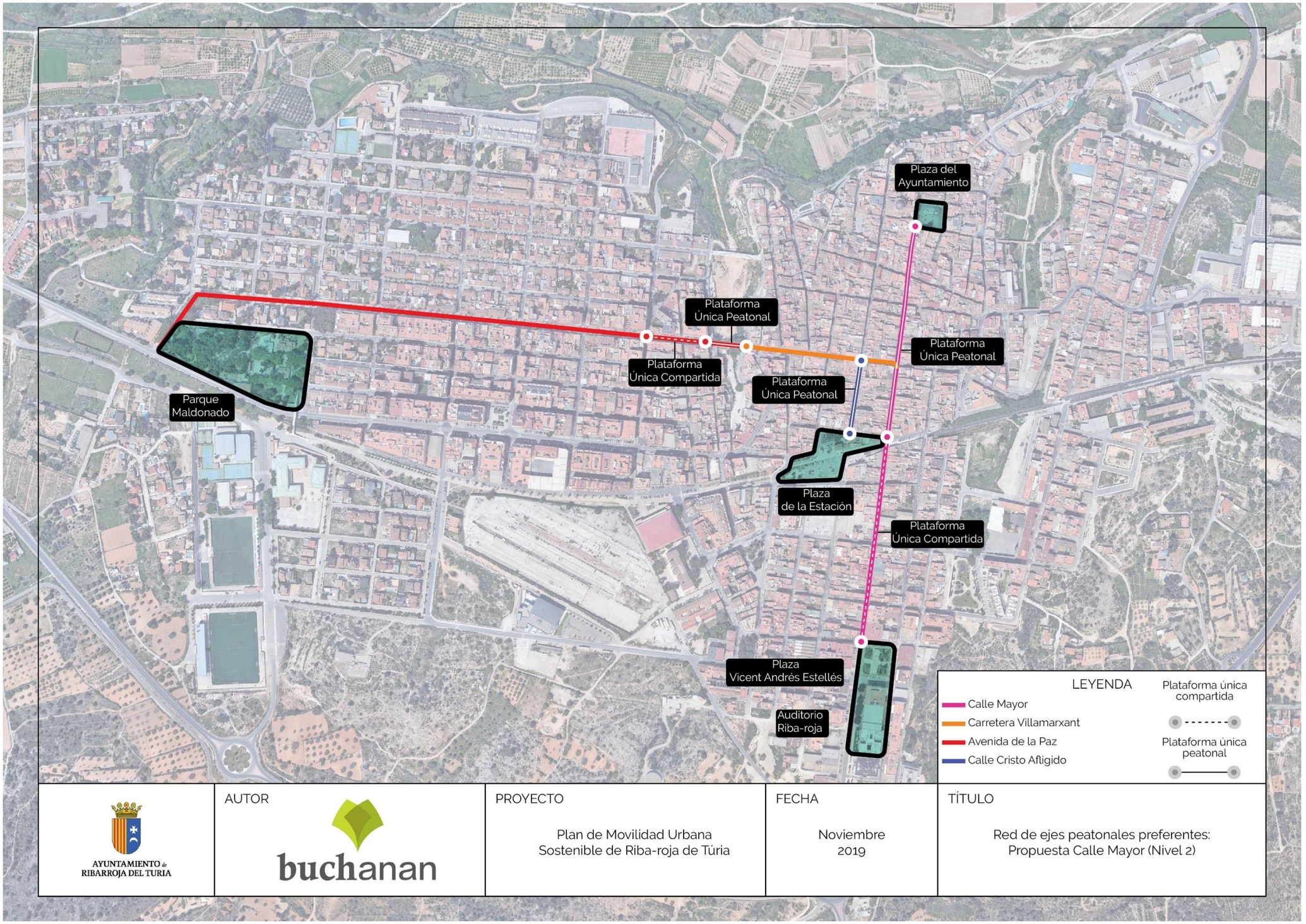
Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
2 - 4	> 5	0,25 – 0,75

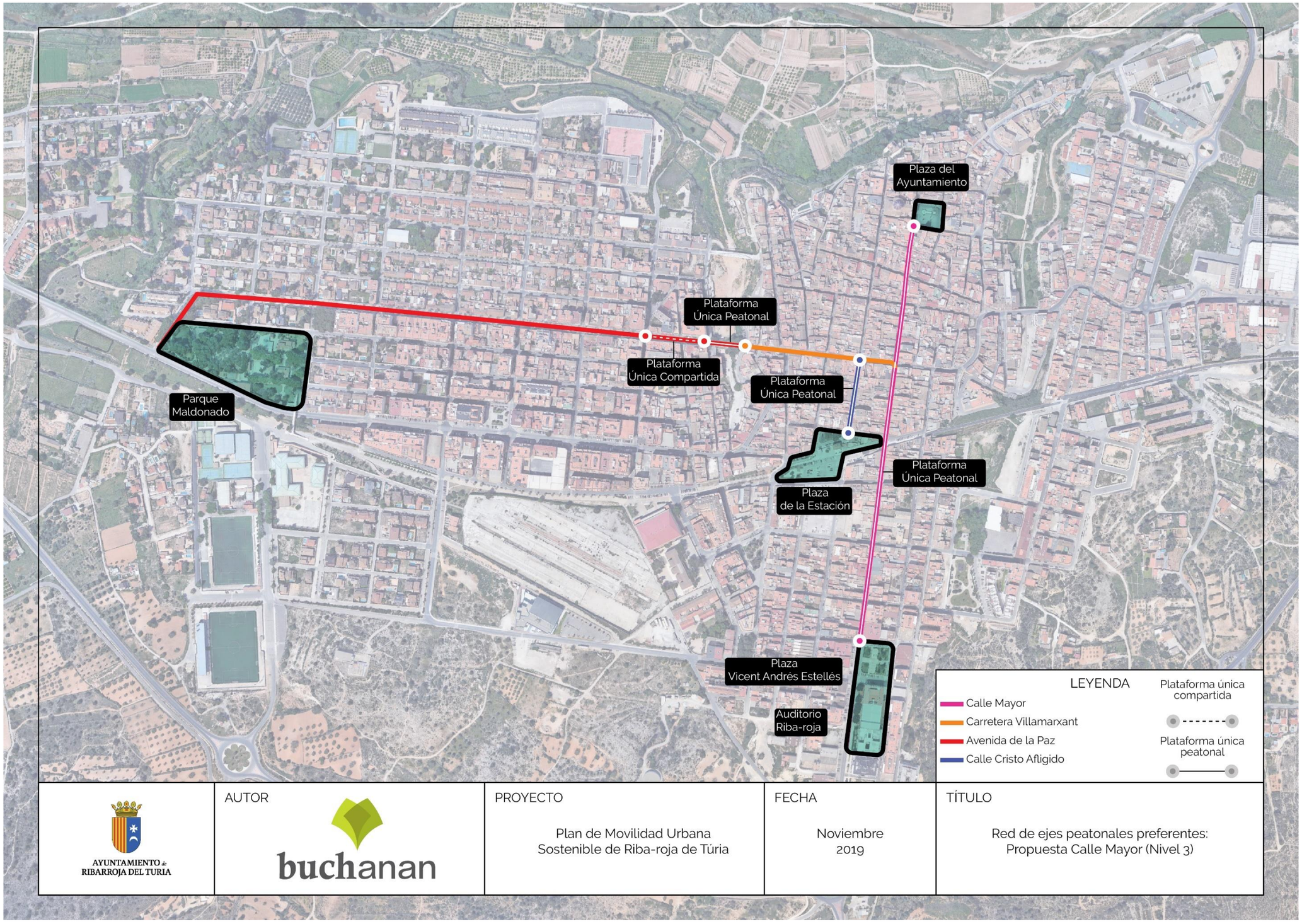


AYUNTAMIENTO de RIBARROJA DEL TURIA	AUTOR: buchanan	PROYECTO: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA: Noviembre 2019	TÍTULO: Red de ejes peatonales preferentes: Estado actual

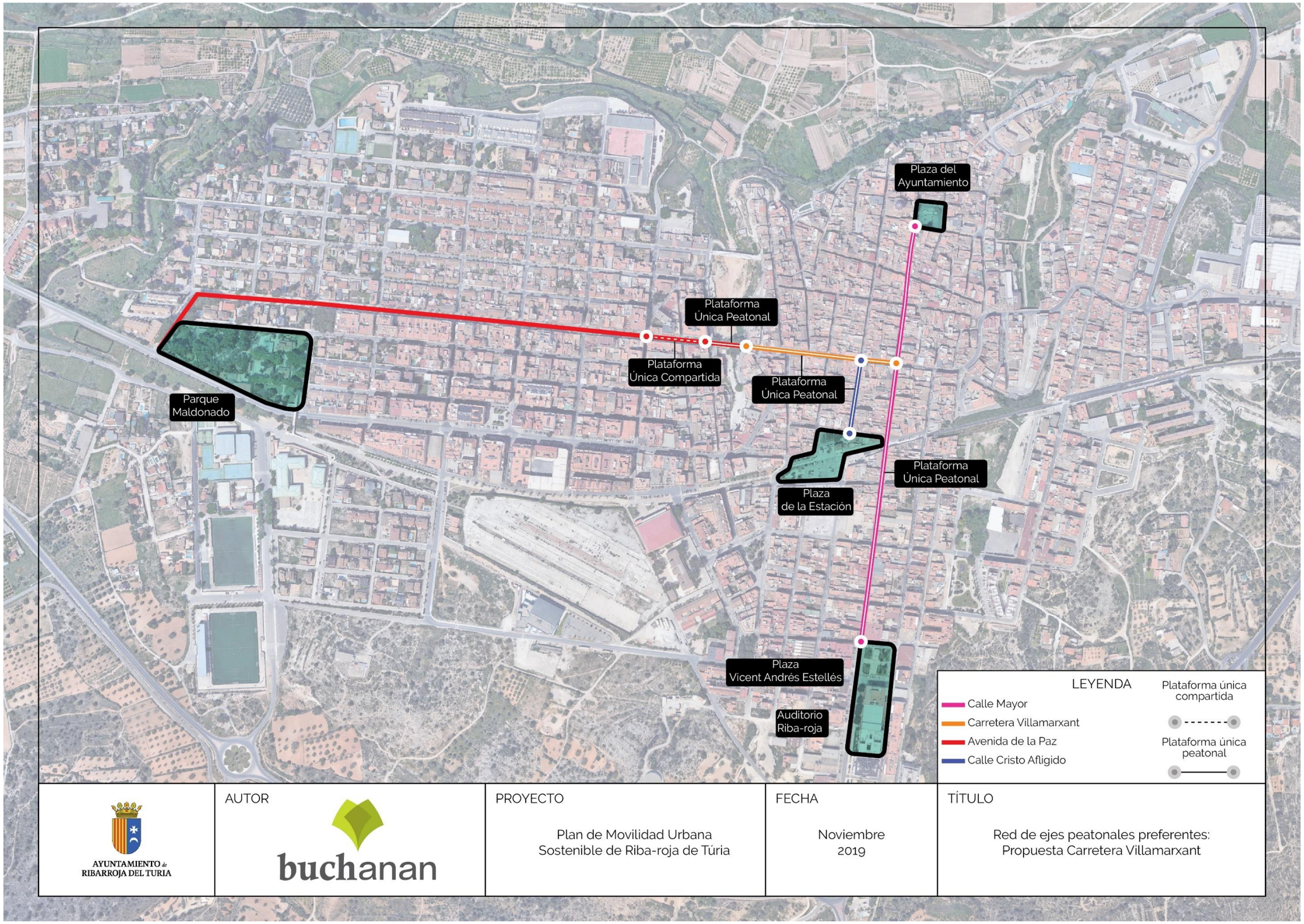


AYUNTAMIENTO de RIBARROJA DEL TURIA	AUTOR buchanan	PROYECTO Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA Noviembre 2019	TÍTULO Red de ejes peatonales preferentes: Propuesta Calle Mayor (Nivel 1)

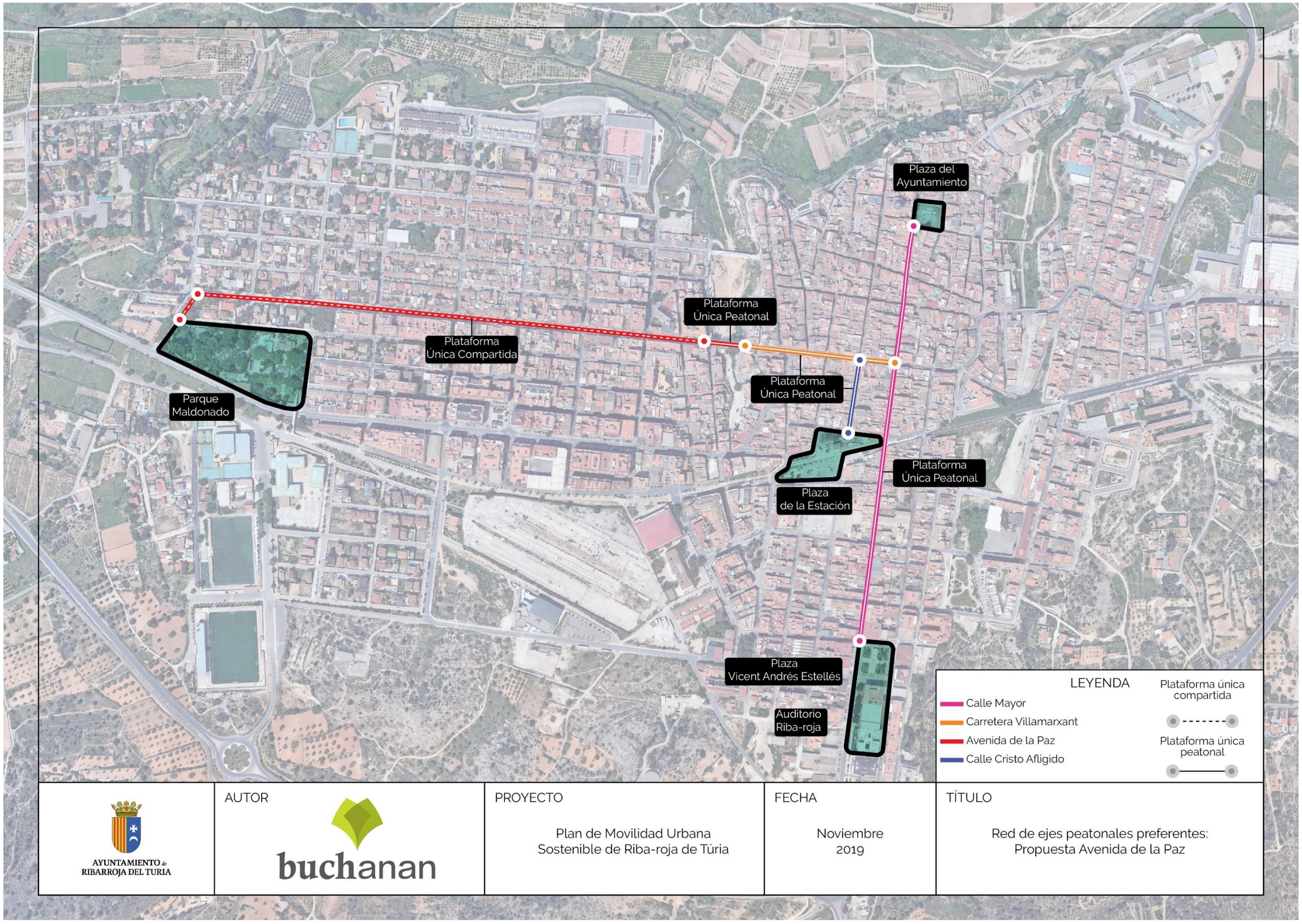

Plaza del Ayuntamiento
Plataforma Única Peatonal
Plataforma Única Peatonal
Plataforma Única Compartida
Plataforma Única Peatonal
Parque Maldonado
Plaza de la Estación
Plataforma Única Compartida
Plaza Vicent Andrés Estellés
Auditorio Riba-roja
LEYENDA
Calle Mayor
Carretera Villamarxant
Avenida de la Paz
Calle Cristo Afligido
Plataforma única compartida
Plataforma única peatonal
AYUNTAMIENTO de RIBARROJA DEL TURIA
AUTOR
buchanan
PROYECTO
Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria
FECHA
Noviembre 2019
TÍTULO
Red de ejes peatonales preferentes: Propuesta Calle Mayor (Nivel 2)



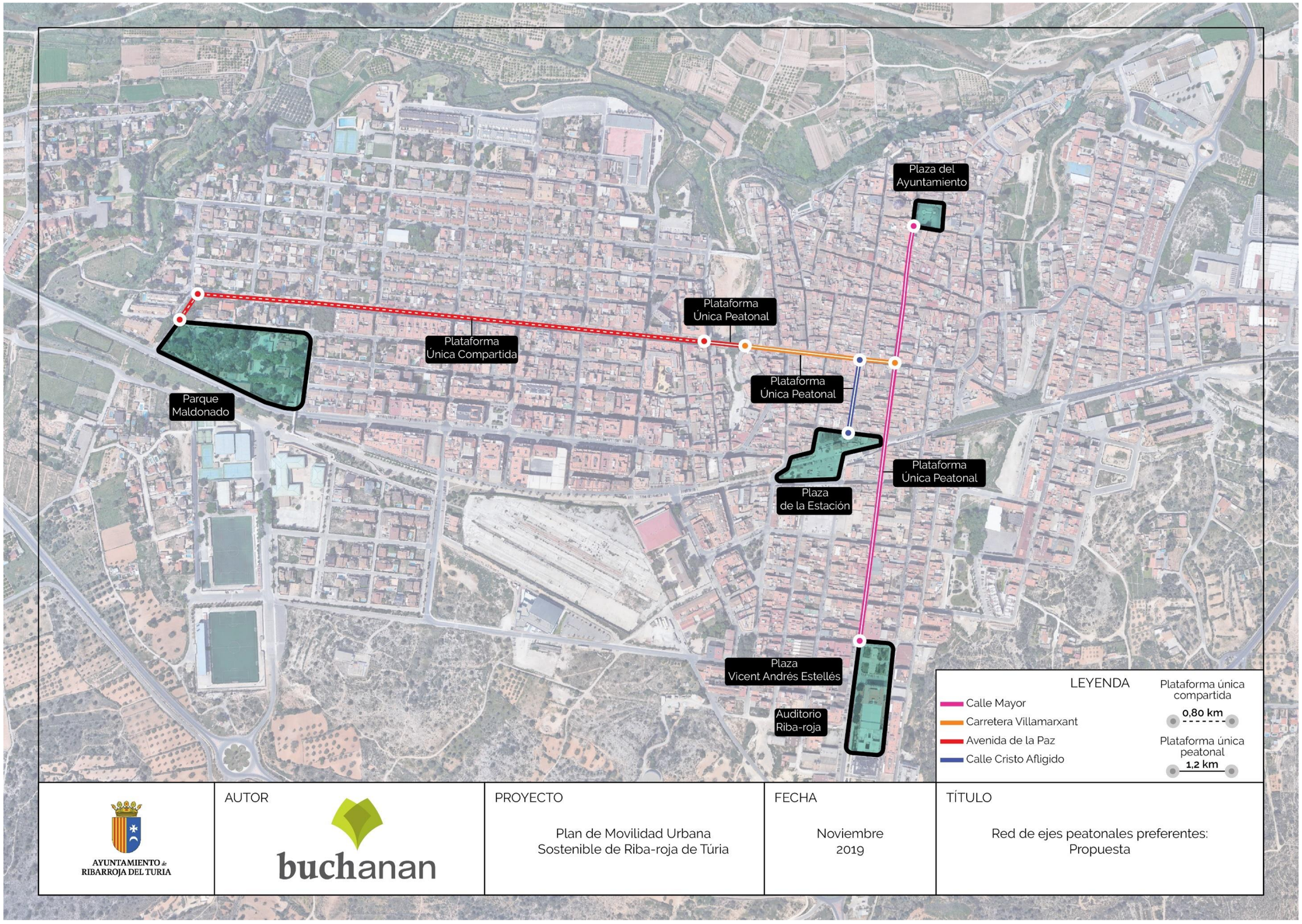
AYUNTAMIENTO de RIBARROJA DEL TURIA	AUTOR buchanan	PROYECTO Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA Noviembre 2019	TÍTULO Red de ejes peatonales preferentes: Propuesta Calle Mayor (Nivel 3)



AYUNTAMIENTO de RIBARROJA DEL TURIA	AUTOR buchanan	PROYECTO Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA Noviembre 2019	TÍTULO Red de ejes peatonales preferentes: Propuesta Carretera Villamarxant



AYUNTAMIENTO de RIBARROJA DEL TURIA	AUTOR buchanan	PROYECTO Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA Noviembre 2019	TÍTULO Red de ejes peatonales preferentes: Propuesta Avenida de la Paz



	AUTOR	PROYECTO	FECHA	TÍTULO
AYUNTAMIENTO de RIBARROJA DEL TURIA	buchanan	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	Noviembre 2019	Red de ejes peatonales preferentes: Propuesta

2.3.Estrategias complementarias

Estrategia 3.1	Mejora del servicio de transporte público
Objetivos generales a los que responde	2, 3, 5, 8, 9,10, 11, 12, 18, 19, 20, 22.

Lógica de la estrategia

Con el fin de hacer más atractivos los servicios de transporte público y, de paso, reducir el uso del coche, es conveniente que Riba-roja de Túria proporcione un servicio de transporte público, práctico, cómodo, accesible y comprensible para todo el mundo.

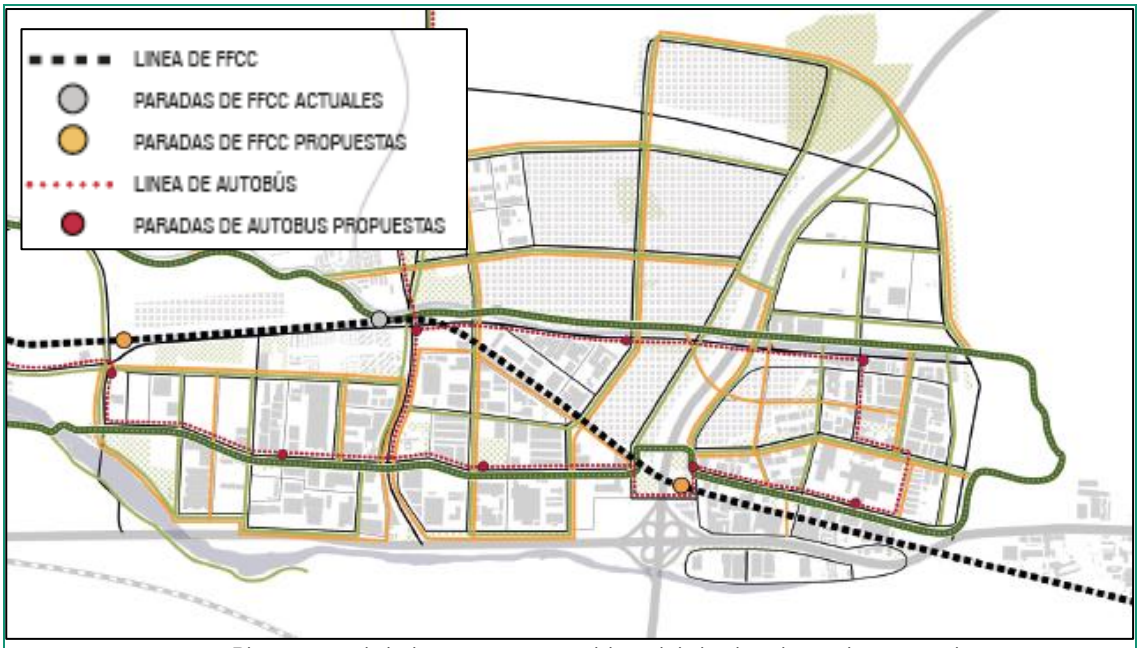
Se considera necesario mejorar y fomentar el servicio actual, incrementando su competitividad, incentivando la intermodalidad, y aumentado la infraestructura de transporte público existente que garantice una mayor cobertura del servicio.

Estación de MetroValencia de Riba-roja de Túria. Fuente: Elaboración propia

Propuesta de Actuaciones

A continuación, se detallan las actuaciones que mejorarán las prestaciones del transporte público:

- **Ampliar la red de transporte público**. Se propone la creación de una parada nueva en la línea C-3 de Renfe Cercanías, próxima al polígono industrial del L'Oliveral, que ofrezca una mayor cobertura de este servicio en dicho polígono (incluido plano). Además, esta medida está enmarcada en la *Propuesta de intervención territorial en un enclave logístico* realizado por la Universidad Politécnica de Valencia.



Plan general de la estructura multimodal de desplazamientos activos.
Fuente: Propuesta de renovación funcional de áreas de actividad económica.

La línea de Metro de Riba-roja de Túria no ha sido capaz de satisfacer la demanda de la antigua estación de cercanías que se localizaba en el núcleo poblacional. Esta situación ha provocado que los habitantes de Riba-roja reclamen la continuidad de la línea de metro por el antiguo trazado de la línea de tren, y que de esta manera la cobertura del metro llegue al núcleo urbano, evitando de esta manera la utilización del autobús para llegar hasta la estación de Riba-roja de Túria (Línea 9).

- **Modernizar las infraestructuras del autobús interurbano**. Con esta actuación se pretende hacer más cómodo todo el trayecto en transporte público, mediante:
    - La incorporación de marquesinas con bancos e información del transporte público de Riba-roja, en especial, de las líneas que transitan por cada parada.
    - Teleindicadores con información en tiempo real del horario de paso de los autobuses.
    - Vehículos diseñados con la iluminación, visibilidad y accesibilidad suficientes para que no se cree en ningún momento algún tipo de situación de inseguridad, tanto para hombres como para mujeres.
    - Incorporación de acceso Wifi en las paradas y puntos USB para la carga de móviles.
    - Para las personas con discapacidades visuales se podrán disponer recorridos con pavimento podotáctil, diferenciados del resto de pavimento, y que sirvan de guía hasta las puertas de embarque del autobús.
    - **Enfoque de género**. Se proponen dos actuaciones:
        - Campañas de "Manspreading". Este termino alude a la manera de sentarse de algunos hombres, en especial en el transporte público, con las piernas abiertas, invadiendo el espacio de los asientos adyacentes. Para evitar esta conducta, se propone la incorporación de carteles tanto en los autobuses como en el metro y tren, para recordad la

necesidad de mantener un comportamiento cívico y de respeto del espacio de todo el mundo a bordo del transporte público.

Iconografía para evitar el "Manspreading".
Fuente: EMT de Madrid

- **Mejoras en la seguridad**. Mejorar la iluminación y eliminación de vegetación o mobiliario urbano que impidan la visibilidad en las zonas aleñadas de las paradas de autobús. Además, se propone la incorporación en las paradas de un botón de socorro, que contacte con la policía local.

Teleindicador en parada de autobús de EMT Madrid y ejemplo de marquesina con banco.
Fuente: Sunsundegui.com y Mecalux

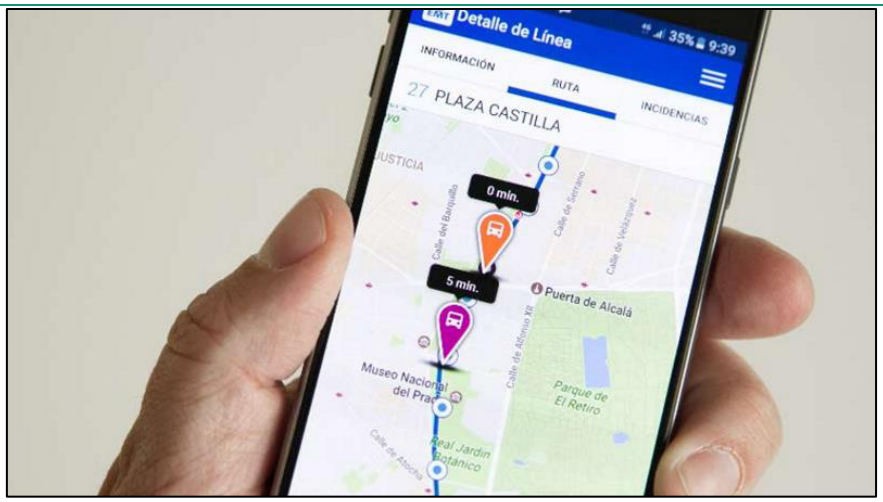
- **Reubicación o eliminación del mobiliario urbano próximo a las paradas de autobús** que impidan o dificulten el acceso.

Mobiliario urbano obstaculizando la parada de autobús del Auditorio. Fuente: Elaboración propia.

- Establecer **zonas reservadas para la parada del autobús**, con la incorporación de señales horizontales y verticales, para que de esta manera se facilite el acceso seguro a los usuarios.

Señalética horizontal de las paradas de autobús. Fuente: ElMundo.

- Creación de una **aplicación para Smartphone** que permita obtener información en tiempo real de los servicios ofertados de transporte público en función de la localización, código de parada o línea.

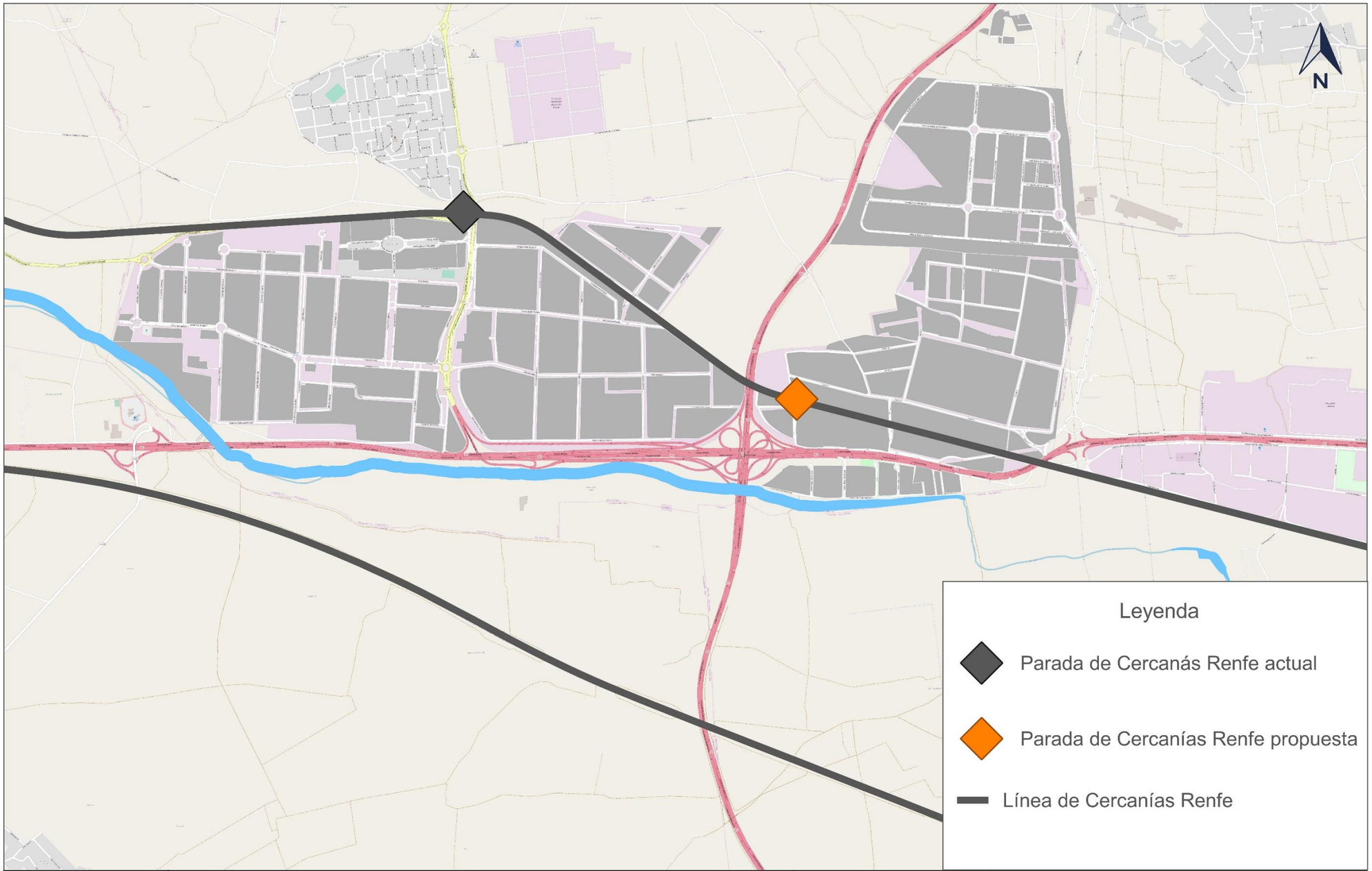


Aplicación de Smarphone con información en tiempo real. Fuente: esmarcity.es

- Medidas de **dinamización del transporte público**:
  - Carriles bus en aquellos tramos susceptibles de sufrir congestión.
  - Prioridad semafórica en las intersecciones.
  - Paradas en carril de circulación sin apartadero, para facilitar la reincorporación de los vehículos tras el embarque y desembarque de pasajeros.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 2.2, 4.1 y 4.4.

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
> 4	> 5,00	> 1



AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÚRIA	AUTOR: buchanan	PROYECTO: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA: Noviembre 2019	TÍTULO: Propuesta de la nueva parada de Cercanías Renfe de Riba-roja de Túria

	AUTOR:	PROYECTO:	FECHA:	TÍTULO:
AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÚRIA	buchanan	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	Noviembre 2019	Propuesta de ampliación de la infraestructura de Metrovalencia

Estrategia 3.2	Red de infraestructura ciclistas
Objetivos generales a los que responde	3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

La creación de una red de infraestructura ciclistas de calidad es un aspecto fundamental para incentivar y promover los desplazamientos en bicicleta, al proporcionar trayectos más seguros, confortables y eficientes.

Se trata de dar a la bicicleta un papel en la movilidad cotidiana ofreciendo condiciones para que la misma sea una alternativa de movilidad como medio de transporte urbano. Las soluciones funcionales y constructivas deben permitir la total accesibilidad y comodidad de utilización a todos los usuarios, lo que, unido a la sostenibilidad medioambiental, a la seguridad y salud y a la calidad y funcionalidad del resultado final constituyen las directrices fundamentales para el desarrollo de la presente estrategia.

Propuesta de Actuaciones

A partir de los datos recabados en el diagnóstico, se van a conformar las principales líneas de actuación para que Riba-roja de Túria disponga de una infraestructura ciclista de calidad, mejorando la experiencia de las personas usuarias, y propiciar el incremento de los desplazamientos realizados en este modo de transporte.

- **Ampliación de la red de itinerarios ciclistas**. Se trata de proporcionar continuidad de los ejes ciclistas existentes, conectando los distintitos núcleos poblacionales de este término municipal con los principales puntos atractores de población y el transporte público. Por otro lado, se propone la creación de una red ciclista en la zona industrial que permita a los trabajadores realizar sus desplazamientos en bicicleta. Esta red estará compuesta por los siguientes tipos de vías:

  - **Ciclocalles o ciclocarril 30**. Son calles o carriles por los que circulan tanto los ciclistas como el tráfico motorizado. Presentan una limitación de velocidad de 30 km/h, o inferior si así estuviera específicamente señalado, para todos los vehículos que circulan por la calzada, transiten bicicletas por este carril o no. Los beneficios de la implantación de este tipo de itinerarios ciclistas son la necesidad de una inversión mínima, plazos de ejecución rápidos, aumento de la seguridad al ser menor la diferencia de velocidad entre los vehículos motorizados y las bicicletas, calmado del tráfico y minimización el ruido generado en estas vías.

    En este caso, se propone la implantación en las siguientes vías: C/ Mayor, Av Masía Traver, C/ Arlanza, C/ Ue vella 9 N 14, C/ Ve Vella 9 N 19, C/Sector 13 C – 17, C/Sector 13 C – 8, C/dels Velluters, Av Industria, C/Joguetes, C/ dels Ceramistes, C/ Sector 13, C-17, C/A, C/K, y C/C.

    Este tipo de vías requieren la instalación en cada intersección de la señalización vertical correspondiente, compuesta por un rectángulo de 90 cm x 60 cm. Dicho panel agrupa las señales R-301 (velocidad

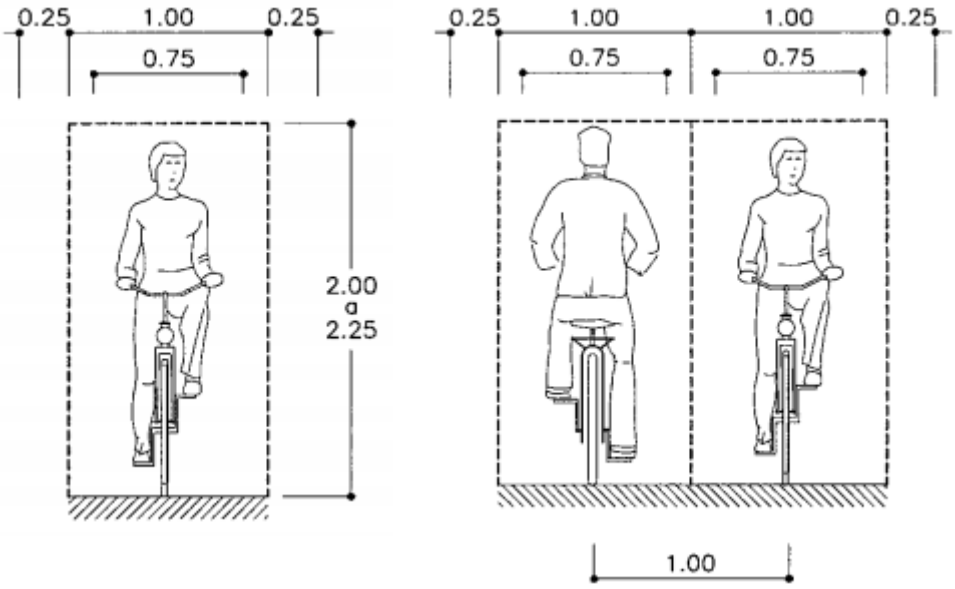
máxima), y vía reservada para ciclos y automóviles. También requieren el pintado sobre la calzada de dos líneas discontinuas, antes y después de cada cruce, con el dibujo de la bicicleta y la señalización de velocidad máxima.

Señal horizontal y vertical de una ciclocalle en Pilar de la Horadada. Fuente: Visit Pilar de la Horadada.

- **Carril bici**. Son vías que discurren adosadas a la calzada principal, de uno o dos sentidos, con o sin elementos laterales de separación física. Se propone la incorporación de este tipo de infraestructura ciclistas en las siguientes vías: CV- 374, C/ Mayor, Av de los Naranjos, C/ Galicia, C/ Levante, Av dels HHostalers, C/Mallorca, N-9, C/ Sector 13 C 14.

Carril bici de Riba-roja de Túria en calle Proyecto. Fuente: Elaboración propia

Para velocidades normales, entre 15-30 km/h, se considera que la anchura que ocupa un ciclista en marcha es de 1 m. Se aconseja, además, ampliar 0,25 m por ambos lados por seguridad y poner separadores de seguridad. Por tanto, el ancho mínimo recomendable en un carril unidireccional será de 1,50 m, y en vía bidireccional 2,50 m.



Anchura mínima para circulación unidireccional (izquierda) y bidireccional (derecha). Fuente: DGT

En caso de que existan bordillos laterales de altura superior a 0,05 m, el espacio de seguridad será de 0,5 m. Si los obstáculos son árboles, farolas, u otros elementos de mobiliario urbano, o si el carril bici discurre al lado de una línea de aparcamiento, deberá reservarse una franja de 0,80 m de resguardo.

Respecto a la señalización, el inicio del carril-bici se indicará mediante la señal vertical R-407a y la marca B-7.6 de inicio de vía reservada para bicicletas. El final del carril será señalizado mediante la señal vertical R 505.

Señal vertical. Fuente: DGT

- **Adecuación y mantenimiento de la infraestructura ciclista actual**. En el trabajo de campo se ha comprobado la falta de mantenimiento de la infraestructura ciclista en algunas zonas. Algunos de los desperfectos encontrados son: invasión de la vegetación en el carril bici, mal estado de la pintura horizontal y falta de señalización. Por ello, se propone mejorar las condiciones de estas zonas, incorporando la señalización descrita anteriormente y realizando un mantenimiento adecuado que permita mejorar la calidad de esta infraestructura.

Invasión de la vegetación de la vía ciclista y falta de señalización en las proximidades del complejo deportivo la Mallá. Fuente: Elaboración propia

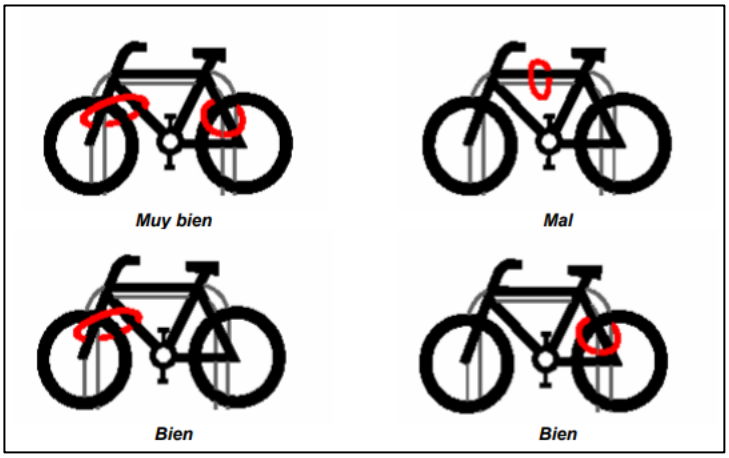
Mal estado de la pintura de la calzada y ausencia de señales verticales en la Av. Pacadar Valenciana. Fuente: Elaboración propia

Ausencia de señalización que advierta del peligro por cruce con vía ciclista en la Av Pacadar Valenciana. Fuente: Elaboración propia

- **Red de aparcabicis**. El uso de la bicicleta precisa de un lugar seguro y cómodo donde pueda estacionarse después de su utilización. La carencia de aparcabicis adecuados puede producir molestias a los viandantes (por el estacionamiento en aceras) y riesgos de robo o deterioro de las bicicletas.

  A partir del trabajo de campo y de los datos recogidos en el taller de participación ciudadana que se realizó en este municipio, se concluyó que es necesario incorporar más aparcamientos para bicicletas. Concretamente, se propone la Incorporación de aparcabicis tipo U invertida, frente a centros públicos, supermercados, plazas de mayor afluencia, zonas comerciales e industriales. Esta medida, conlleva una evaluación periódica de ocupación y uso para ser flexibles y eficaces en su reubicación, ampliación y elección de nuevas localizaciones.

Aparcamiento para bicicletas en U-invertida en Alcobendas. Fuente: madricicleta.com



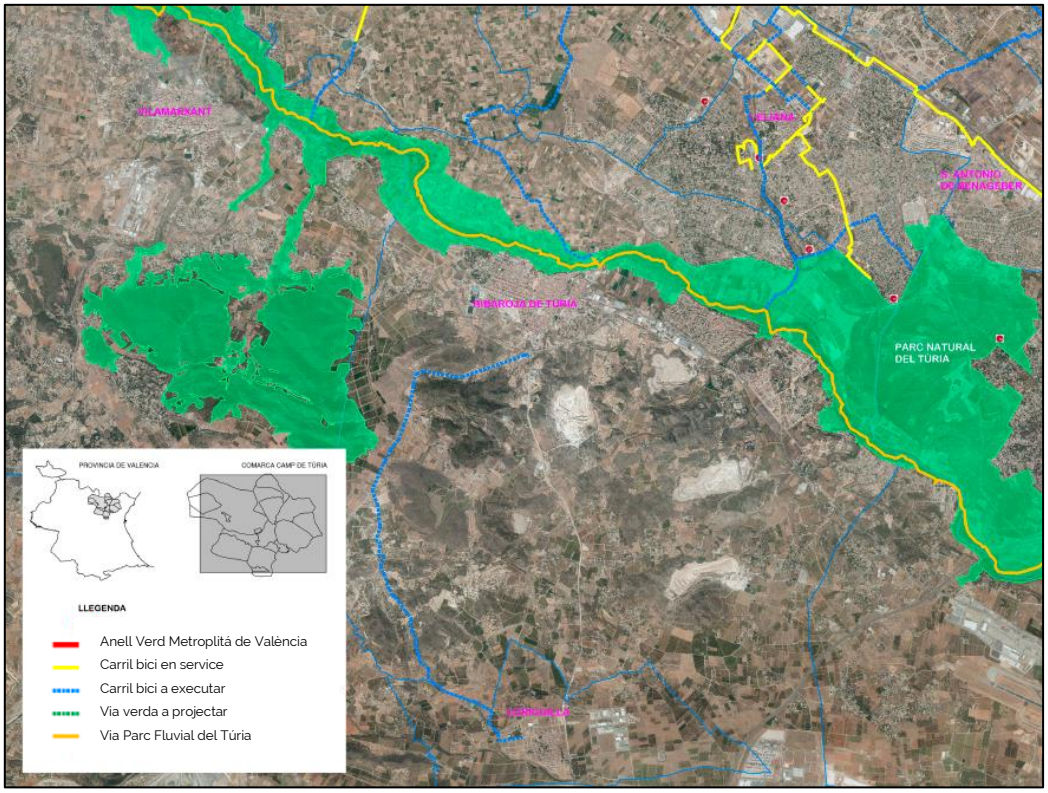
Ejemplos de cómo candar la bicicleta correctamente en aparcamientos tipo U invertida. Fuente: IDAE-Gamman,2008

- **Conexión ciclista con el exterior del municipio**. La comunicación con el exterior del municipio también debe ofrecer posibilidades de realizar los desplazamientos de forma más sostenibles, favoreciendo la disminución de la dependencia del uso del coche. En este sentido, como se ha comentado en la estrategia de infraestructura peatonal, se está desarrollando una actuación que se enmarca en el proyecto turístico de la localidad del Camp de Túria que consiste en la creación de una vía ciclo-peatonal que unirá Vilamarxant, Riba-roja de Túria y Benaguasil, a principios de 2020.

  Esta infraestructura conectará el casco urbano de Vilamarxant, la subestación eléctrica que está ubicada en el margen con Riba-roja, el carril bici con origen en Banaguasil, la pista que transcurre por el Parque Natural del río Túria, y todas las sendas del Paraje Natural de Les Rodanes.

- Otra propuesta es la creación de un **anillo verde comarcal**, que ofrezca una red de itinerarios ciclista que unan los núcleos poblacionales que

conforman la comarca del Camp del Túria. En lo referente a Riba-roja, se plantea la conexión con Loriguilla a través de la vía pecuaria, y con el norte a través de la CV- 372 y los caminos que discurren por la zona de huerta como se puede ver en la siguiente imagen.



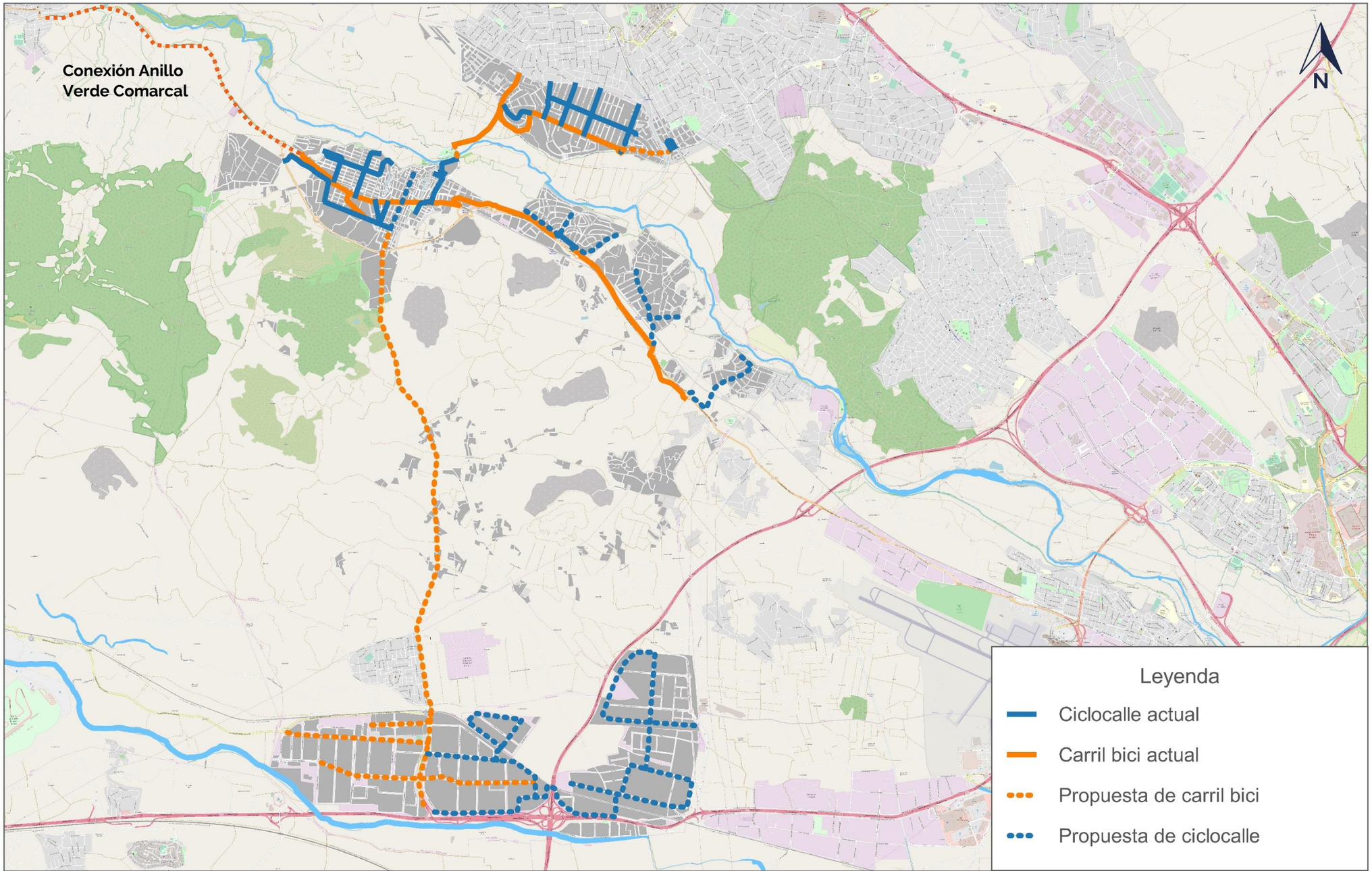
Propuesta de Anillo verd e comarcal. Fuente: Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.

- **Programas de concienciación del uso adecuado de la bicicleta**. El respeto y la convivencia de los distintos modos de transporte es una cuestión que mejora la calidad de los desplazamientos, la comodidad y la seguridad vial de las zonas urbanas.

  En Riba-roja existen zonas compartidas entre la bicicleta y el peatón, como se puede ver en la siguiente imagen. Los vecinos han destacado la elevada velocidad con la que circulan los ciclistas en estas vías, provocando inseguridad y molestias a los peatones. Para evitar este tipo de conflictos, se propone llevar a cabo programas de educación y concienciación sobre el uso compartido de las vías urbanas.

Vía compartida entre los ciclistas y los peatones en Riba-roja de Túria (junto a Cafetería Mati).
Fuente: Elaboración propia

Interacciones con otras estrategias	1.1, 1.2, 2.2, 4.1, y 4.4.	
Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
> 4	> 5,00	0,25 – 0,75



	AUTOR:	PROYECTO:	FECHA:	TÍTULO:
AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÚRIA	buchanan	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	Noviembre 2019	Propuesta de la nueva red ciclista de Riba-roja de Túria

Estrategia 3.3.	Aparcamientos de proximidad
Objetivos generales a los que responde	11, 14, 15, 16, 17, 19 ,20.

Lógica de la estrategia

A partir de los datos recogidos en fase de diagnóstico, se ha comprobado que las relaciones de Riba-roja con los municipios de su entorno son muy dependientes del vehículo privado. Esta situación provoca un importante **deterioro en las condiciones de movilidad** en toda la trama urbana de la localidad.

Para revertir esta tendencia se plantea la promoción y construcción de un aparcamiento disuasorio que conecte con los sistemas de transporte público urbano, favoreciendo la intermodalidad y permitiendo realizar la última etapa del trayecto en este modo más sostenible.

Entre los principales beneficios de esta medida destaca la posibilidad de combinar la flexibilidad que ofrece el vehículo privado para acceder a orígenes o destinos más retirados o dispersos con la eficacia de una red de transporte cómoda, fiable, rápida y segura para llegar al centro urbano.

Propuesta de Actuaciones

Los aparcamientos de proximidad son bolsas de estacionamiento situadas en la periferia de las ciudades, junto a las principales vías de acceso, conectados al centro urbano a través de diferentes modos de transporte público.

La idea es que, al estacionar un coche en un aparcamiento disuasorio o de proximidad, no sólo se ocupe menos espacio en la vía pública dentro de la ciudad, sino que también se eviten dos trayectos hacia el centro urbano.

Actualmente Riba-roja de Túria dispone de un aparcamiento disuasorio situado junto a la estación de metro de la línea 9, en calle Proyecto 17, con capacidad para 47 vehículos y 2 plazas PMR, y otro en Av. Pacadar Valenciana, frente al Complejo Deportivo La Mallà, con capacidad para 138 turismos, 5 plazas PMR y 7 para motocicletas.

La propuesta consiste en el **aumento del número de plazas del aparcamiento de Av. Pacadar Valenciana,** puesto que se encuentra situado estratégicamente próximo a la CV-37 y a la parada de transporte urbano de La Mallà, permitiendo realizar la última etapa del trayecto en autobús sin necesidad de entrar al centro urbano.

En todo caso, la ubicación y dimensión del aparcamiento de proximidad deberá ser objeto de un estudio de análisis detallado que relacione el emplazamiento final de cada una de las bolsas, con su coste y con la potencial captura de demanda, pues el éxito de estos aparcamientos depende fundamentalmente de su localización y de la seguridad. No obstante, de forma preliminar, se plantearía la disposición de **llegar a las 500 plazas entre Carrer Arrosals y el Complejo Deportivo La Mallà de la Av. Pacadar Valenciana.**

Parking de Av. Pacadar Valenciana en la actualidad. Fuente: elaboración propia.

La ampliación de las plazas del aparcamiento de proximidad en el espacio comentado anteriormente permitirá reducir el tránsito de vehículos por la carretera de Vilamarxant, al oeste, y carretera de Valencia, al este, a través de la CV-37.

En función de la morfología y método constructivo empleado, los aparcamientos pueden ser de distintos tipos:

- **En superficie**. Tienen un menor coste de construcción que otros sistemas, sin embargo, precisan de una mayor disponibilidad de suelo y son menos atractivos por la menor protección frente a las condiciones climáticas y de seguridad personal. A modo preliminar, este tipo de aparcamiento se considera el más adecuado.
- **Subterráneos**. Son los menos intrusivos paisajísticamente, pero los más costosos. Su uso se produce en aquellos lugares en que la disponibilidad del espacio es limitada.
- **En altura**. Son más económicos que los subterráneos, pero presentan un problema de barrera visual, que se pueden evitar con diseños amables e integrados.

Aparcamiento en superficie (izquierda), subterráneo (derecha) y en altura (abajo).
Fuente: Guía para la implantación de aparcamientos disuasorios en Andalucía.

Para que el aparcamiento compense las ventajas que supone desplazarse en coche, se deberá diseñar la bolsa de aparcamiento teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- **Tiempo**. El tiempo total desde que se estaciona el coche hasta que se llega al punto de destino en el transporte público deberá ser menor o igual al que se emplearía en ese mismo desplazamiento en vehículo privado, teniendo en cuenta el tiempo que se tarda en estacionar. Para ello, las frecuencias del transporte público deben mejorar.
- **Precio**. La promoción de un aparcamiento de proximidad no es cuestión económica, sino medioambiental. La regulación del estacionamiento en el centro urbano de Riba-roja (*estrategia 3.2: Regulación del estacionamiento*) relacionada con el servicio gratuito de transporte público y estacionamiento libre fuera del centro urbano, permite competir en precio.
- **Comodidad**. Tanto del transporte público como del aparcamiento: proximidad a las paradas, accesibilidad de vehículos, dimensiones del aparcamiento, tránsito peatonal, etc.

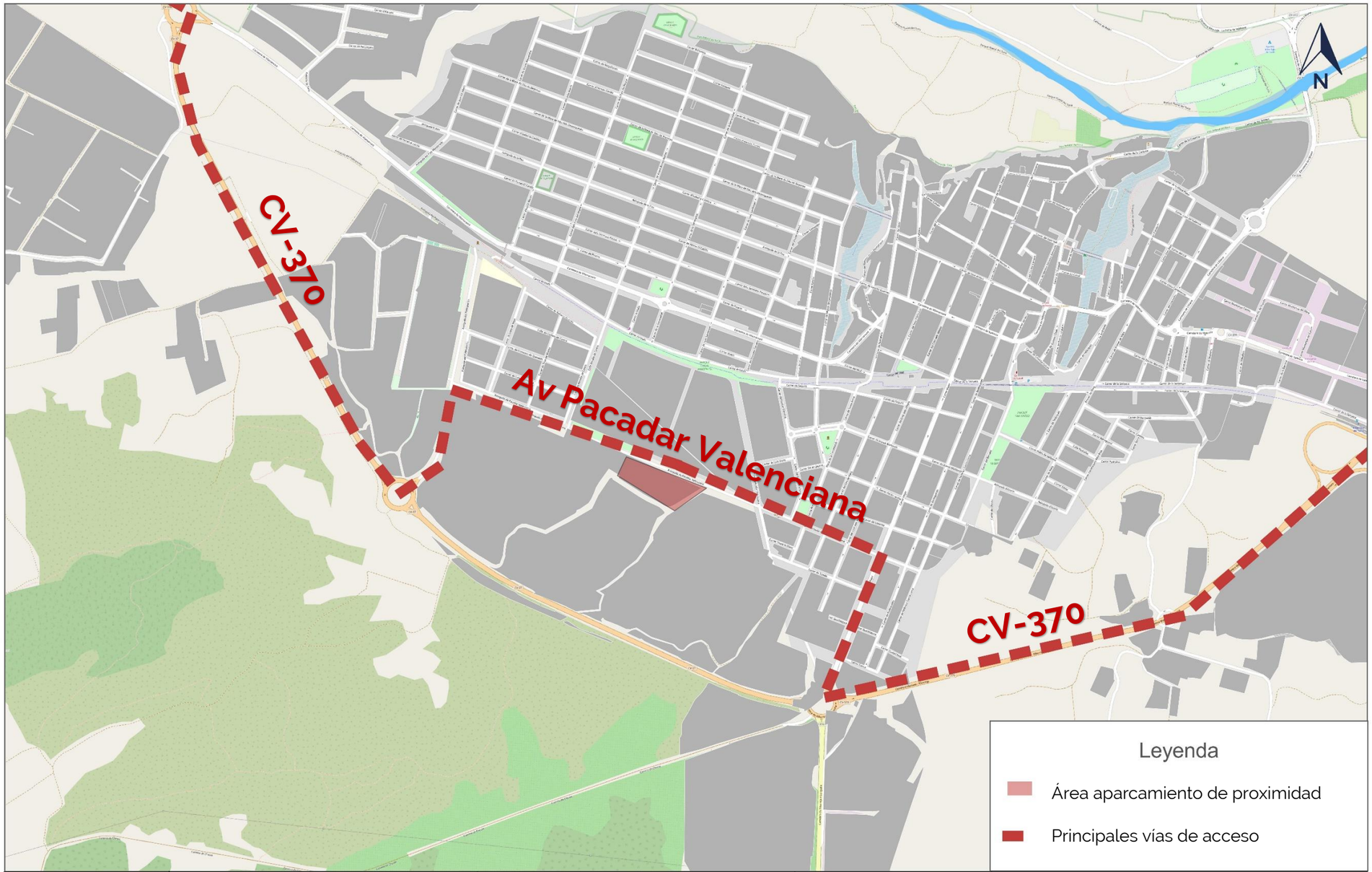
La combinación de estos tres elementos generará un desplazamiento progresivo de la demanda hacia el transporte público, invirtiendo en el medio y largo plazo los porcentajes de uso de transporte privado/público.

Por último, estos aparcamientos deben llevar a cabo un **plan de señalización e información**, de cara a promocionar y mejorar el conocimiento que los potenciales usuarios tienen respecto al nuevo servicio.

Desde los principales accesos a la ciudad, se deberá proporcionar una información clara y precisa de las diferentes posibilidades existentes en su acceso a la misma, así como de la capacidad existente en cada momento de los aparcamientos. Para ello pueden disponerse paneles luminosos en las vías de acceso a la ciudad o información en web, entre otras medidas.

En la página siguiente se incluye un plano de ubicación del aparcamiento y sus principales accesos.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 3.2, 3.3, 4.1, y 4.2.	
Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
> 4	1,50 – 5,00	0,25 – 0,75



AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÚRIA	AUTOR: buchanan	PROYECTO: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA: Noviembre 2019	TÍTULO: Propuesta localización aparcamiento de proximidad

Estrategia 3.4	Gestión integral del tráfico y seguridad vial
Objetivos generales a los que responde	3, 11, 13, 14.

Lógica de la estrategia

El modelo de ciudad que pretende alcanzar el PMUS de Riba-roja debe sustentarse en un sistema de movilidad más seguro, es decir, en reducir el número de accidentes en vía pública. Eso supone aplicar las medidas necesarias que establezcan las condiciones de entorno donde la posibilidad de accidente se minimice lo máximo posible.

Por tanto, el objetivo de esta estrategia será implementar transformaciones morfológicas en el viario, así como de hábitos de comportamiento con el fin de reducir la siniestralidad y mejorar el respeto entre los diferentes usuarios de los modos de transporte.

La gestión integral del tráfico y seguridad vial trata tanto las causas de los accidentes o atropellos como sus efectos, prestando especial atención a los colectivos más vulnerables, peatones y ciclistas.

Propuesta de Actuaciones

Las propuestas de actuaciones que buscan reducir la siniestralidad son:

- **Eliminar el punto negro de la CV-370.**

Se trata de dos intersecciones entre la carretera entre Manises y Riba-roja, y la A-7. Esta vía cuenta con una intensidad de tráfico superior a los 20.000 vehículos diarios y es el único punto negro de la red de carreteras de la Diputación de Valencia.

A pesar de que este punto no se encuentra dentro del término municipal de Riba-roja de Túria, la población de Riba-roja es usuaria habitual de esta carretera, pues es la principal vía de comunicación con Valencia y con el resto de las localidades del corredor del Mediterráneo.

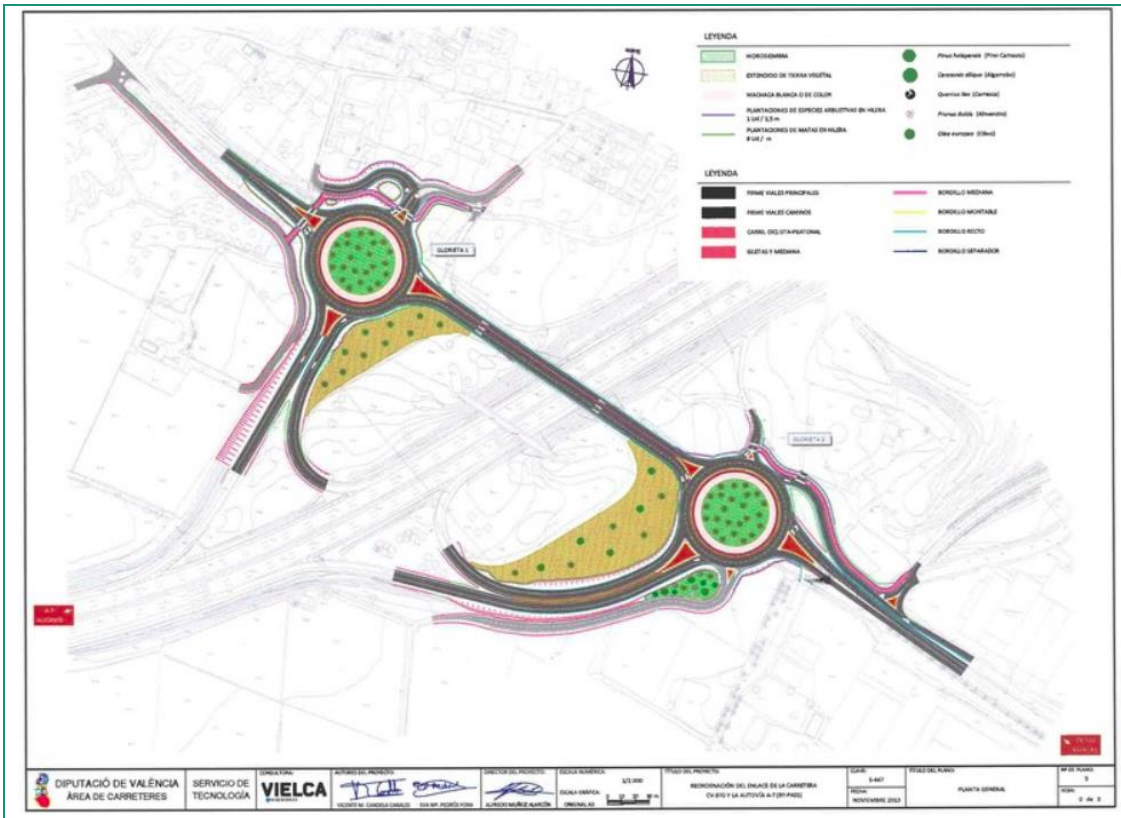
Esta actuación es uno de los objetivos principales del Ayuntamiento de Riba-roja, debido al elevado número de accidentes, por lo que se integra en el PMUS como medida de alta prioridad.

Ubicación de las intersecciones de la CV-370 entre Manises y Riba-roja. Fuente: Google.

Imagen de la intersección de la CV-370 entre Manises y Riba-roja de Túria. Fuente: elaboración propia.

Para eliminar el punto negro, la Diputación de Valencia propone la construcción de dos glorietas que permitirán la reordenación del tráfico y la seguridad de los conductores.

A continuación, se muestra el proyecto de reordenación del enlace de la CV-370 con la A-7.



Proyecto de reordenación del enlace de la CV-370 con la A-7. Fuente: Diputación de Valencia.

- **Calmado de tráfico en la carretera de Valencia y Vilamarxant.**

La velocidad de circulación por el viario urbano genera varios efectos negativos, entre los que podemos destacar el **incremento del riesgo de accidentes**, el **deterioro de las condiciones de seguridad vial** o los elevados índices de **contaminación atmosférica y acústica**.

En las principales vías de acceso a Riba-roja (carretera Vilamarxant al oeste y carretera de Valencia al este), los vehículos pasan de un entorno interurbano a uno urbano. Para reducir la velocidad del tráfico se han implantado en los últimos años bandas transversales y cojines berlineses o almohadas en la calzada, que son elevaciones parciales de la calzada, sin embargo, este tipo de medidas disminuyen su eficacia con el paso del tiempo, incluso, algunas franjas se sobrepasan mejor a mayor velocidad. En las siguientes imágenes se muestran algunos de estos elementos de calmado.

Bandas transversales en calle Joan Martorell (izquierda) y Calle Jorge Martínez Aspar (derecha). Fuente: elaboración propia.

Por tanto, esta medida está orientada a la **pacificación de las carreteras de Vilamarxant y Valencia, así como la mejora de la señalización**.

Estos elementos de calmado de tráfico buscan reducir la velocidad del tráfico motorizado y priorizar los desplazamientos peatonales de forma cómoda y segura, eliminando el **efecto barrera** que para el peatón suponen estas carreteras, mediante la **implantación de pasos peatonales elevados** a la entrada del municipio, ya que sólo algunos de estos se encuentran sobreelevados.

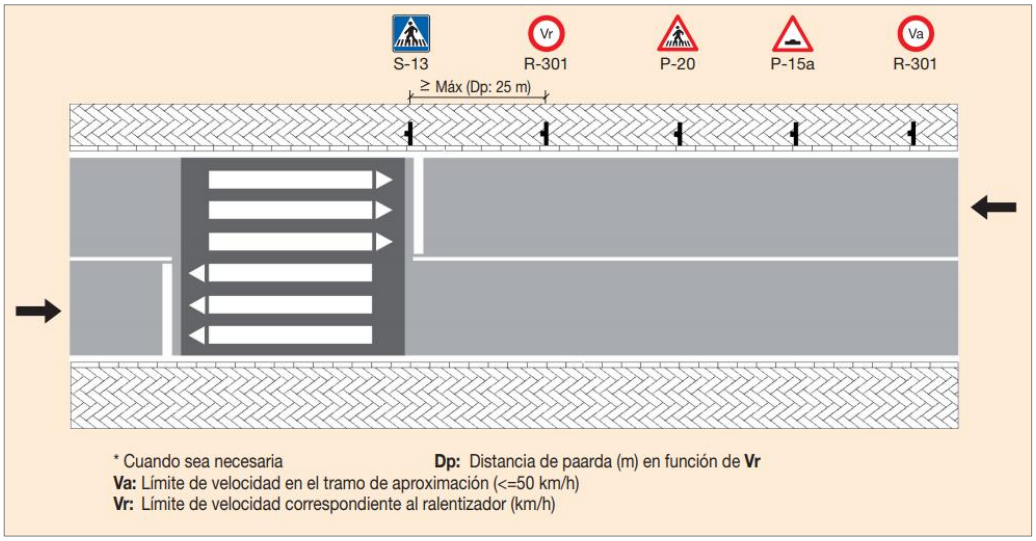
Paso peatonal en carretera de Vilamarxant. Fuente: elaboración propia.

Los **pasos peatonales sobreelevados** presentan buenos resultados en cuanto a calmado de tráfico y seguridad para los peatones, además de ser un dispositivo muy conocido, tanto en Riba-roja como en otras localidades. Para este tipo de elementos se deberá implantar la siguiente señalización:

- Limitación de velocidad (R-301).
- Advertencia de resalto (P-15a).
- Proximidad de cruce de peatones (S-13).

De izquierda a derecha, señal R-301, P-15a y S-13. Fuente: DGT.

En la siguiente imagen, se muestra un croquis del diseño de los pasos peatonales sobreelevados.



Diseño de los pasos de peatones elevados. Fuente: Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Esta actuación se puede complementar con la implantación de **señalización luminosa o la instalación de radares informativos.** Los radares informativos no tienen carácter sancionador, sino preventivos, y permiten alertar a los conductores cuando sobrepasa la velocidad máxima permitida por la vía en la que circula.

Se ha comprado en otras ciudades de España que la colocación de estos radares ha supuesto una reducción significativa de los niveles de velocidad en la zona. Además, mediante los datos recopilados, permite evaluar la seguridad del tráfico.

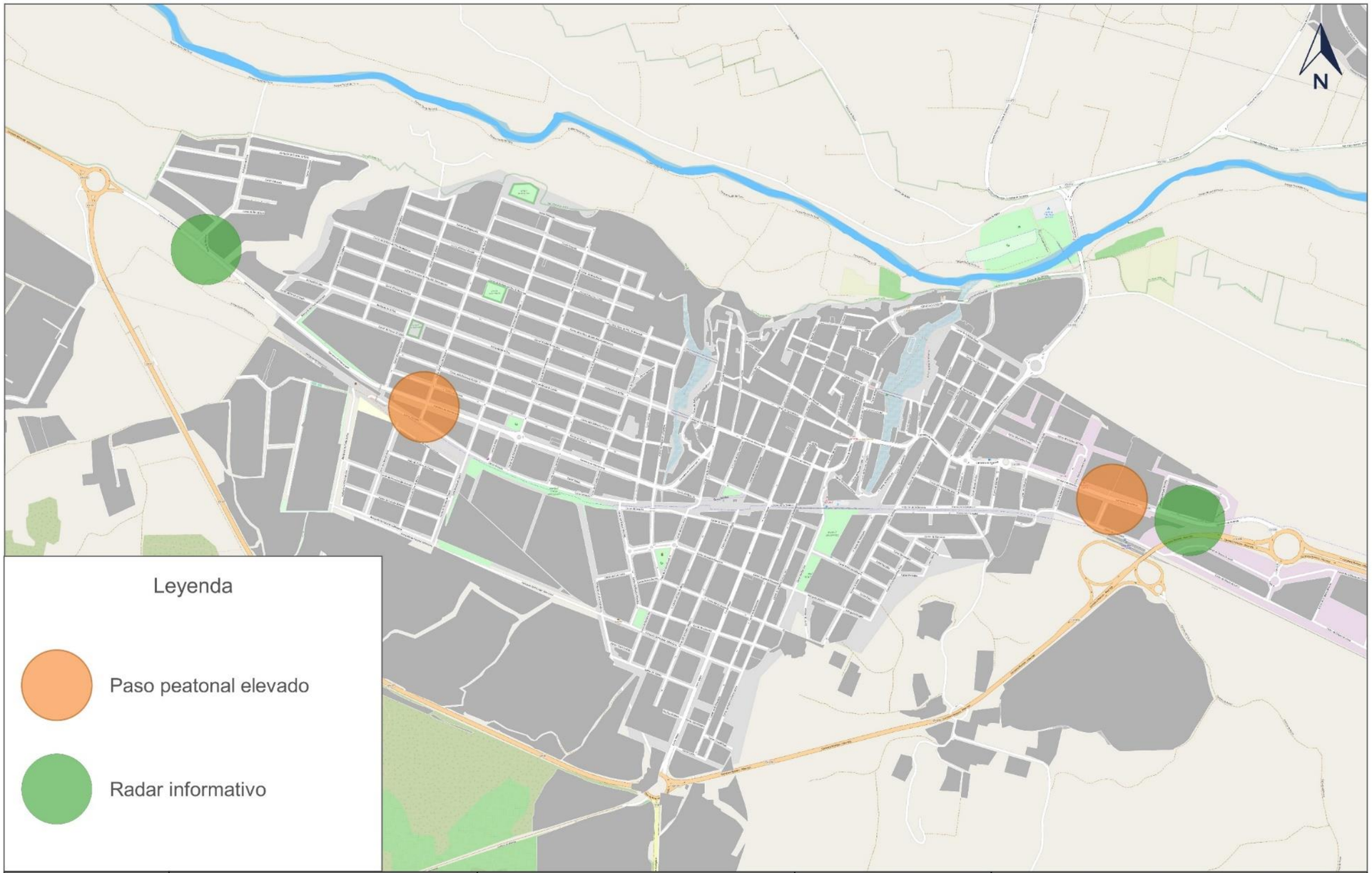
Radar informativo en Valencia. Fuente: eldiario.es

En la página siguiente se incluye un plano de ubicación de los nuevos pasos sobreelevados y los radares informativos propuestos

- **Política de sanciones**. Reforzar el control de las infracciones por parte de la Policía Local, tanto del tráfico como del estacionamiento, prestando especial atención a la nueva zona regulada y al estacionamiento ilegal de los polígonos industriales. Además, se deberá definir un proceso eficiente de gestión, tramitación y cobro de las sanciones.

- **Educación vial.** La estrategia debe completarse con la realización de campañas periódicas de control de velocidad, y con otras medidas de comunicación, participación y formación, que incluyan:
    - Análisis integral de la siniestralidad y accidentalidad en todo el término municipal.
    - Auditorias específicas de seguridad vial en los puntos más conflictivos.
    - Cursos impartidos por la Policía Local de educación vial a niños, adolescentes, profesionales, mayores, etc.
    - Dar a conocer las normas de circulación en carretera y como peatón (convivencia en vías ciclopeatonales y vías compartidas), así como educar en la convivencia en la vía pública.
    - Educar en el sentido de responsabilidad en el uso del transporte público y privado.
    - Fomentar el respeto a las normas de circulación.
    - Conocer los grupos de mayor riesgo y saber entender las razones que originan la accidentalidad.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 2.2, 4.1, 4.2, y 4.3.	
Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
> 4	> 5,00	0,75 – 1,00



AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÚRIA	AUTOR: buchanan	PROYECTO: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA: Noviembre 2019	TÍTULO: Gestión integral del tráfico y seguridad vial

Estrategia 3.5	Regulación del aparcamiento
Objetivos generales a los que responde	11, 12, 14 ,18.

Lógica de la estrategia

El elevado uso del vehículo privado para desplazamientos cortos, el 56% de los viajes dentro de Riba-roja son inferiores a los 10 minutos, genera una saturación del viario provocando problemas de seguridad vial y disminución de la calidad del espacio urbano.

Esta situación demanda la necesidad de implantación de una Norma Reguladora del Aparcamiento en vía pública, de manera que se produzca en condiciones de una mayor racionalidad.

La regulación del estacionamiento en superficie constituye una estrategia de movilidad capaz de:

- Conseguir una reducción de la circulación de automóviles.
- Potenciar los desplazamientos a pie o en bicicleta en distancias cortas.
- Reducir los ruidos y la emisión de gases contaminantes.
- Favorecer los espacios de convivencia.
- Recuperar los espacios públicos para la ciudadanía.
- Mejorar la rotación de los vehículos estacionados.
- Promover las actividades comerciales.

Propuesta de Actuaciones

El estacionamiento del vehículo privado es el elemento que más condiciona la movilidad en las ciudades. Ofertar más espacio para aparcar en la vía pública genera un efecto llamada que posteriormente provoca un mayor flujo de tráfico y, en consecuencia, una mayor congestión viaria y aumento de la contaminación del aire.

Por ello, se propone la regulación del estacionamiento como mecanismo de disuasión del automóvil y así evitar que los coches circulen por el núcleo de Riba-roja, fomentando los modos más sostenibles: pie y bicicleta.

Este sistema de regulación del estacionamiento debe entenderse como una parte de la gestión de la movilidad que integra un conjunto de actuaciones, como la ampliación de nuevas zonas de estacionamiento (aparcamientos de proximidad), reducción de la indisciplina de los conductores, mejora de la movilidad peatonal o ciclista, campañas de concienciación, etc.

Por ello, su implantación deberá ser progresiva y no tendrá carácter definitivo hasta determinar su impacto y funcionamiento.

En este sentido, se propone una nueva **Ordenanza Reguladora del Aparcamiento (ORA)** en vía pública que deberá recoger, como mínimo, los siguientes aspectos:

- **Ámbito de aplicación y normas de estacionamiento**. Los vehículos estacionados dentro de la zona regulada o zona ORA, estarán sujetos a la normativa, salvo los siguientes vehículos:
    - Vehículos de 2 ruedas, como motocicletas, ciclomotores o bicicletas. El estacionamiento para este tipo de vehículos es

gratuito e ilimitado en cualquiera de las zonas reguladas, sin embargo, se deberán ajustar a lo siguiente:

- Siempre que sea posible, deberán estacionar en plazas específicas, ya sean motocicletas, ciclomotores o bicicletas.
- En caso de que no exista un aparcamiento exclusivo en las proximidades, se permitirá estacionar en la banda de aparcamiento, ocupando un máximo de 2 metros, sin impedir el acceso a otros vehículos o peatones.
- Sobre la acera, dejando al menos 3 metros libres de paso, excepto en las calles peatonales, junto a paradas de transporte público, taxi o a las plazas reservadas para personas con movilidad reducida.

  - Vehículos sanitarios o de asistencia y cuidados de personas mayores.
  - Vehículos de las personas con movilidad reducida (PMR) que cuenten con la tarjeta de estacionamiento reservado.
  - Vehículos eléctricos o 0 emisiones.
  - Actividades de carga y descarga, dentro de su horario reservado.

- **Horario de regulación**. La Ordenanza deberá establecer el horario en el que es efectiva la regulación del estacionamiento, así como los días en los que no aplica dicha norma. La concreción de los horarios deberán ser objeto de un estudio detallado. No obstante, de forma preliminar, se plantea el siguiente horario de aplicación:

  - De lunes a viernes: De 9:00 a 14:00 horas y de 16:30 a 20:00 horas.
  - Sábados: De 09:00 a 14:00 horas.
  - Los domingos y festivos no será de aplicación el régimen de estacionamiento limitado.

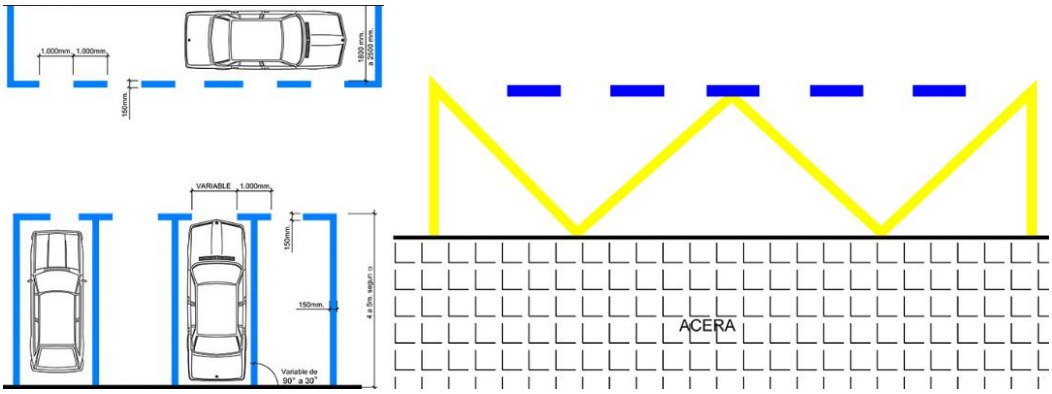
  Cualquier usuario podrá estacionar dentro del horario, hasta un tiempo máximo de dos horas.

- **Zonas de aparcamiento**. La localización de las zonas o calles reguladas se definen en función del volumen de vehículos, la demanda de estacionamiento y el número de servicios cercano.

  Dichas zonas deberán señalizarse, tanto horizontal como vertical, según determina el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

  - **Señalización vertical**: señal de referencia R-309, al inicio y al final de la zona regulada.
  - **Señalización horizontal**: línea azul. En plazas de uso mixto (carga y descarga), una vez finalice el horario reservado para las actividades de carga y descarga, las plazas pasan a ser reguladas en las mismas condiciones que el resto de plazas controladas, por lo que también deberá señalizarse.

Señalización vertical para el estacionamiento regulado. Fuente: DGT.



Señalización horizontal en plaza regulada (izquierda) y en zona mixta (derecha).
Fuente: elaboración propia.

Las zonas propuestas por la regulación se muestran en la siguiente taba:

Id	Localización
1	Calle Mayor, entre la C/ Joan Martorell y C/ San Antonio.
2	Calle San Antonio, entre la C/ Corazón de Jesús y C/ Doctor Cerveró.
3	Calle Mercat, entre la C/ Camino de Valencia y C/ Mayor.
4	Carretera de Vilamarxant, entre la C/ Tribunal de las aguas y C/ Muelle.
5	Carretera de Vilamarxant, entre C/ Cronista Cerveró y la C / Blasco Ibáñez
6	Parking público de la Carretera de Vilamarxant Nº 83.
7	Av. de la Pau, entre la C/ Cronista Cerveró y C/ Generalitat.

Calles afectadas por la regulación del estacionamiento en Riba-roja de Túria

En el plano que acompaña a esta ficha se muestra la ubicación de las calles reguladas.

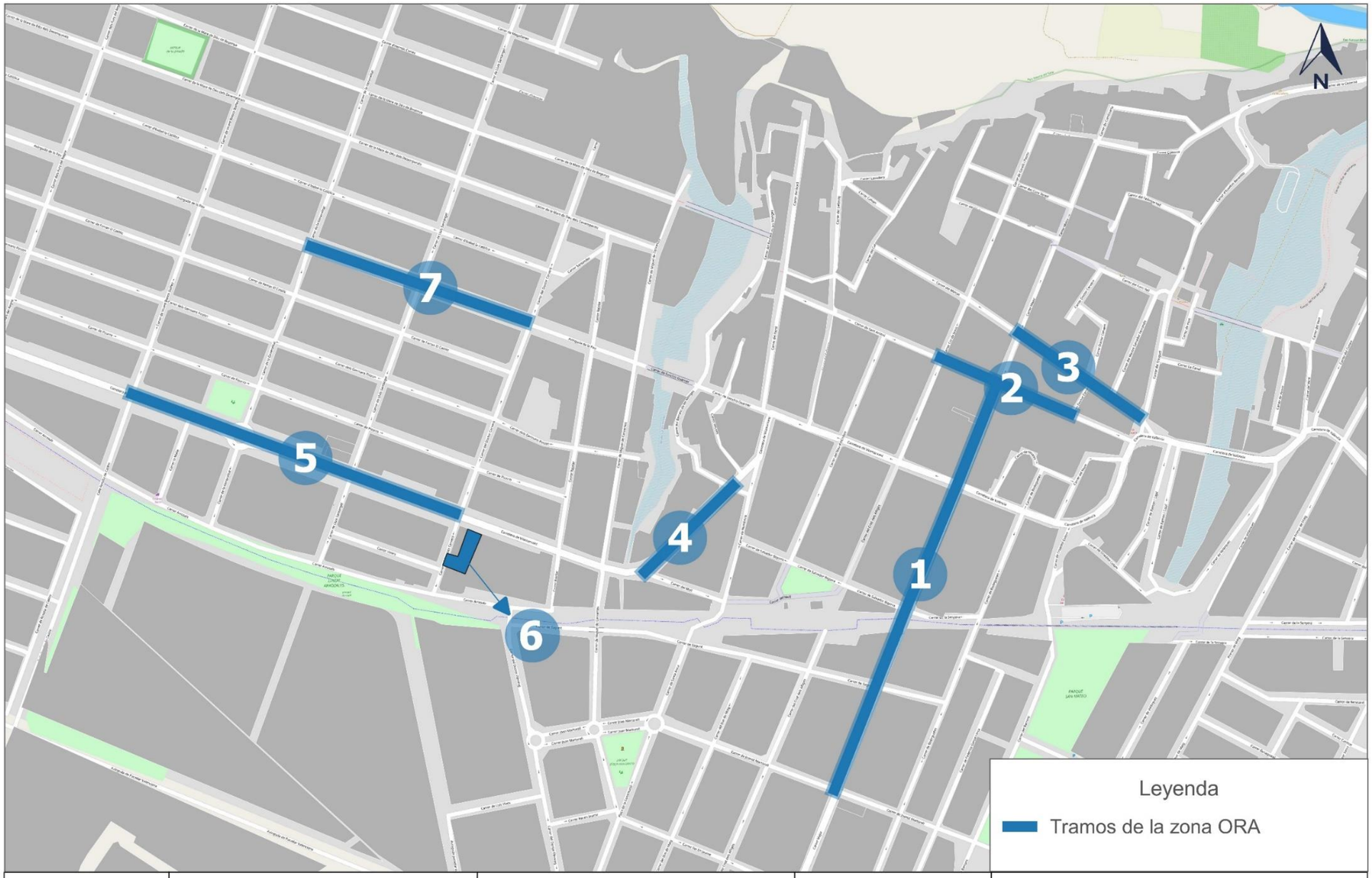
- **Implantación de medidas de control y vigilancia.** Para asegurar el cumplimiento de la normativa de regulación del estacionamiento.

  se deberá concretar una **política sancionadora** en caso de estacionamientos ilegales, además de implantar medidas de control y vigilancia:

  - **Sistemas de videovigilancia** mediante cámaras lectoras de matrículas.
  - **Incremento de las sanciones** por parte de la Policía Local del estacionamiento ilegal y tramitación rápida de las multas. **Campañas de concienciación**. El civismo y la educación vial es fundamental en este tipo de actuaciones, no sólo para que la población conozca las multas o infracciones en caso de estacionamientos irregulares, sino también que conozcan los perjuicios que generan los comportamientos indebidos.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 2.4, 3.3, 3.4, y 4.4.

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
< 2	0,75 – 1,50	0,75 – 1,00



AJUNTAMENT de RIBA-ROJA DE TÚRIA	AUTOR: buchanan	PROYECTO: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria	FECHA: Noviembre 2019	TÍTULO: Regulación del aparcamiento

Estrategia 3.6	E-Mobility
Objetivos generales a los que responde	5, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

El consumo de recursos no renovables por parte de los vehículos de combustión y su consiguiente emisión de gases contaminantes a la atmósfera está afectando a la calidad de vida de las personas y el medio ambiente.

Una alternativa que está cobrando cada vez más fuerza, es la utilización del vehículo eléctrico, que no emite gases contaminantes y no genera ruido. Como se ha visto en el diagnóstico, Riba-roja de Túria ha llevado a cabo importantes medidas referidas a la movilidad eléctrica, como la instalación de la primera electrolinera pública de recarga rápida del Camp del Túria y la bonificación en el impuesto de vehículos para los dueños de vehículos híbridos o eléctricos.

Para continuar avanzando hacia la descarbonización del sector de la movilidad, se debe seguir llevando a cabo este tipo de medidas, que incentiven y conciencien a la población.

Punto de recarga eléctrico en las proximidades del polideportivo la Mallá.
Fuente: Elaboración propia

Propuesta de Actuaciones

A continuación, se describen las medidas propuestas para el fomento de la movilidad eléctrica:

- **Ayuda para la adquisición de vehículos eléctricos**. Resulta de gran importancia la colaboración del Ayuntamiento en programas de fomento del uso de vehículos ecológicos, principalmente eléctricos, y de información de posibles ayudas para la adquisición, o de los diferentes modelos de mercado comparando sus ventajas y sus puntos débiles.
- **Establecer una red de puntos de recarga**. Se recomienda la implantación de una red de puntos de recarga bajo la fórmula de colaboración público-privada, que incentive la modalidad limpia y satisfaga la demanda de recarga de vehículos eléctricos. Este tipo de iniciativa se encuentra

subvencionada por el Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE) que finaliza el plazo de solicitud el 31 de diciembre de 2019. Esta línea de ayudas se enmarca en el programa Moves Comunitat Valenciana que cuenta con un presupuesto de 2,38 millones de euros procedentes del Ministerio de Transición Ecológica.

- **Renovación de la flota de vehículos de uso público**. El Ayuntamiento debe contribuir a la eliminación del uso de fuentes de energías no renovables, partiendo de la renovación progresiva de la flota municipal, como los automóviles de mantenimiento, Policía Local o el Conecta Metro, Arribabus o Bus Jove.

Autobús eléctrico de la EMT de Madrid (izquierda) y coche de policía local eléctrico de Barcelona (derecha).
Fuente: EMT (izquierda) y La Vanguardia (derecha).

- **Aparcamientos gratuitos y sin límite horario para vehículos eléctricos**. Como se ha comentado en la estrategia de regulación del aparcamiento, en las zonas de estacionamiento regulado, estarán exentos los automóviles cero emisiones o eléctricos, pudiendo aparcar libremente sin restricciones. Además, se propone que, desde aquellos parkings públicos, se proporcione las dos primeras horas gratuitas para los vehículos eléctricos. Por otro lado, se subvencionará a aquellas viviendas o edificios particulares que deseen instalar puntos de recarga eléctrica.

- **Desarrollo de acciones que fomenten la participación ciudadana**. La información a la ciudadanía es fundamental para propiciar un cambio en el tipo de vehículo que usan. Algunas prácticas que se pueden abordar son:

    - Feria del vehículo eléctrico. El Ayuntamiento en colaboración con distintos concesionarios, organizará y habilitará un recinto durante una semana donde se promocionarán los distintos modelos ofertados de vehículos eléctricos, permitiendo la prueba de algunos de ellos, para familiarizar a la ciudadanía con estas nuevas tecnologías.

    - Realización de campañas informativas que promocionen el vehículo eléctrico. Esta iniciativa pretende acercar a los ciudadanos toda la información disponible sobre el vehículo eléctrico a través de exposiciones y talleres prácticos. Un ejemplo, es la Campaña nacional de promoción del vehículo eléctrico "PROVELE" impulsada por REE y RACE.
    - Planes informativos a través de medios de comunicación (internet, redes sociales, televisión, radio, prensa, puntos de atención directa al ciudadano, etc.)

- Apoyo a emprendedores o empresas innovadoras que quieran posicionarse en este nicho de actividad: empresas de servicios energéticos y gestión de carga (gestión y tratamiento de baterías), industria de la automoción, empresas de piezas y componentes para vehículos, etc.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 2.4, 3.2, 3.4, 4.1, y 4.4.

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
2-4	>5,00	0,75 – 1,00

Estrategia 3.7	Gestión de la carga y descarga de mercancías
Objetivos generales a los que responde	11, 14, 15, 17, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

La distribución urbana de mercancías es un soporte imprescindible de la actividad económica de las ciudades y es a su vez, un elemento que condiciona la fluidez del tráfico, tanto motorizado como no motorizado.

Mejorar la gestión y control de las zonas de carga y descarga repercutirá beneficiosamente en la operativa del transporte, el tráfico rodado, el tránsito peatonal y la calidad del espacio público. De igual manera, optimizar las operaciones de distribución urbana de mercancías es necesario no solo para mejorar el servicio, sino para mejorar el funcionamiento general de la ciudad.

Por otra parte, este sector ha experimentado una modificación estos últimos años, ocasionada principalmente por la evolución de las nuevas tecnologías, donde cada vez se realizan más compras por internet, incrementándose los servicios de entrega personalizada, donde el volumen de reparto es menor que cuando se realiza a los comercios y, por tanto, los desplazamientos se han visto incrementados.

En el diagnostico se ha comprobado que, en líneas generales, se observan dos disfuncionalidades básicas desde el punto de vista de la operativa del servicio:

- Estacionamiento indebido: tanto por parte de vehículos de carga y descarga en zonas no habilitadas, como del resto de vehículos en las zonas de carga y descarga.

- Tráfico de agitación: es decir, las interferencias en la circulación producidas por los vehículos que buscan aparcamiento.

Propuesta de Actuaciones

A continuación, se presentan una serie de actuaciones para mejorar la distribución urbana de mercancías, todas ellas no son actuaciones aisladas, sino que empresas y administraciones deben de trabajar conjuntamente para encontrar soluciones sostenibles sociales, medioambiental y económicamente:

- Actualización de la ordenanza referida a la carga y descarga de mercancías que debe de contener los siguientes aspectos:
  - Horarios en las que se puede llevar a cabo la distribución urbana de mercancías en el municipio, en función de la zona, junto con el tiempo máximo del desarrollo de la actividad (por ejemplo, 15 o 30 minutos).
  - Diseño y características de las zonas reservadas para carga y descarga.
  - Implementación de señalización (horizontal y vertical) en todas las zonas de carga y descarga, en la que incluya el horario de actividad y el tiempo máximo de estacionamiento.

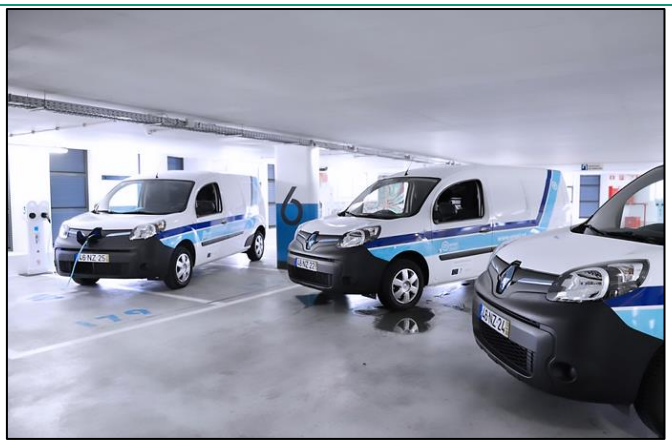
Señalización tipo en zona de carga y descarga. Fuente: MGS International routes ¿??, y Cadena SER

- Delimitación de peso y dimensiones de los vehículos destinados a esta actividad.
- Procedimiento para la solicitud de reserva y autorización de plaza.
- Regulación de las infracciones
- Régimen sancionador.

- **Ajustar el número y la ubicación de zonas destinadas a carga y descarga** a las necesidades reales en función de la localización de los establecimientos comerciales.
- Aumentar la vigilancia del **cumplimiento de la legislación en vigor** referida al estacionamiento o a las paradas ilegales en zonas de carga y descarga, o en sus proximidades.
- **Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos**. Es importante llevar a cabo un cambio en el tipo de vehículo utilizado, para mejorar los niveles de ruido y contaminación de las zonas urbanas. Algunas alternativas son:

  - **Vehículos eléctricos**. Siguiendo la línea de la estrategia 3.3, se propone la incorporación del vehículo de mercancías sostenibles en la distribución logística de las zonas urbanas. La incorporación de este tipo de automóviles en este sector ofrece la reducción de impactos ambientales ocasionados por los combustibles fósiles como son la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y la disminución de ruido.

    A nivel económico, si una empresa incorpora vehículos eléctricos a su flota puede disfrutar de ventajas relacionadas con medidas económicas, como la disminución de impuestos, disminución de tasas y ayudas económicas al cambio de flota. A modo de ejemplo, el proyecto europeo FREVUE se ha implantado en distintas ciudades europeas, que se basa en la distribución urbana de mercancías mediante el empleo de vehículos cero emisiones y plataformas de consolidación de carga, que servirá para diseñar una estrategia de movilidad eléctrica a mayor escala.



Vehículo eléctrico de la ciudad de Lisboa. Fuente: Frevue

- **Utilización de la bicicleta o cargo-bike**. El uso de la bicicleta es idóneo para el casco histórico de Riba-roja, donde el desarrollo urbanístico, con calles estrechas, hace conveniente el uso de modos de transporte más pequeños para la distribución de mercancías. Este tipo de vehículos no emite gases contaminantes, no producen ruido y ocupan menos espacio. Se pueden utilizar bicicletas eléctricas que faciliten y agilicen el proceso.

Reparto de mercancías en bicicargo. Fuente: Noticias logística y transporte.

Este sistema podría implantarse de forma progresiva. En una primera fase, como un sistema mixto donde un vehículo de mayor tamaño (furgoneta/ camión) transporte la mercancía a un punto intermedio. Posteriormente, una segunda fase en la cual se distribuye la mercancía en el municipio mediante cargo-bikes.

- **Creación de una microplataforma de distribución**. Se trata de plataformas logísticas situadas a las afueras de la ciudad, que ofrece servicios de almacenaje, para un posterior reparto más focalizado. Pueden ser operadas por el propio Ayuntamiento o a través de una concesión municipal. El reparto se puede llevar a cabo con los vehículos anteriormente descritos.
- **Desarrollo de una aplicación para smartphone** con información en tiempo real de las zonas de carga y descarga. Se trata de una aplicación que

informa a los transportistas de la ocupación de las zonas de carga y descarga y cuál es la localización de la plaza más próxima a su destino. Además, permite conocer el uso real que hacen los transportistas de mercancías en las áreas de carga y descarga, para saber si estas zonas están sobreocupadas o si, por el contrario, están infrautilizadas. Un ejemplo, es la aplicación *AreaDUM*, del Ayuntamiento de Barcelona.

- **Programas de información y concienciación** del uso adecuado de las zonas de carga y descarga, tanto para los ciudadanos como para los transportistas.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 3.2, 3.3, 4.1, y 4.4.	
Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
< 2	0,25–0,50	< 0,25

2.4.Estrategias transversales

Estrategia 4.1	Formación y concienciación
Objetivos generales a los que responde	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

Un aspecto fundamental para lograr los objetivos del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Riba-roja de Túria, es la participación ciudadana. Para que esto ocurra, se debe informar y concienciar a la población de las ventajas que supone la modificación de ciertos tipos de hábitos de desplazamiento.

Esta estrategia trata de involucrar a todos los ciudadanos e integrar aquellas propuestas que permitan concienciar, sensibilizar y participar en las medidas que se desarrollarán como parte del PMUS.

Propuesta de Actuaciones

La participación ciudadana y su implicación en la puesta en marcha de las medidas propuestas en el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es una parte muy importante para que se logre un éxito elevado, por ello, se estima necesario el desarrollo de las siguientes iniciativas:

- **Comunicación y divulgación.** El objetivo es establecer medidas de comunicación y difusión de las estrategias desarrolladas en el presente Plan de Movilidad Urbano Sostenible, con el fin de llegar a un mayor número de habitantes e incidir en una reflexión colectiva sobre la movilidad sostenible.
  Los medios empleados para tal fin pueden ser folletos informativos, la página web del Ayuntamiento, redes sociales, periódicos o canales de radio locales.

Tríptico sobre consejos de utilización de la bicicleta. Fuente: Red Ciudad Rodrigo

- **Formación**. Mediante la incorporación de la asignatura de educación vial, presente en los centros educativos, en los que se imparta valores de respeto y de convivencia entre los distintos modos de transporte y la importancia de una movilidad segura.

Libro de la asignatura de Movilidad sostenible y segura. Fuente: DGT

- **Campañas de sensibilización**. El proceso de sensibilización es un paso necesario para el cambio social, pero, para propiciar una modificación real de los hábitos, la campaña tiene que lograr motivar e implicar a la ciudadanía.
  La finalidad será crear una conciencia de la necesidad de tomar iniciativas a nivel individual, a través de un esquema de acciones. Se propone concretamente la elaboración de un catálogo de campañas de los siguientes temas a tratar:
  - Uso de energías renovables en el transporte.
  - Beneficios del uso de la bicicleta.
  - Uso del transporte público como alternativa al vehículo privado.
  - Mejora de la seguridad vial a través del uso de otros medios de transportes más sostenibles.
  - Convivencia entre los ciclistas, peatones y vehículos en la vía pública.
  - Beneficios de una movilidad sostenible en el medio ambiente y calidad de vida de las personas.
  - Incidencia de las nuevas tecnologías en la movilidad y como ayudan a mejorar las prestaciones a los ciudadanos.

  Para ello se pueden establecer jornadas de debate, donde la población pueda debatir libremente y a la vez ser informada.

  Estas campañas serán desarrolladas en todo momento con elementos comunicativos no sexistas, es decir, que no incorporen imágenes o lenguajes que impliquen y/o fomenten la discriminación sexista. Además, serán implementadas y desarrolladas teniendo en cuenta a las personas

que tienen una capacidad reducirá de discriminación de colores (daltonismo).
Se deben incorporar criterios de igualdad en los pliegos de asistencia técnica para las campañas de sensibilización y difusión, incluido el uso de un lenguaje e imágenes inclusivas y no estereotipadas. Se debe tener en cuenta los usos diferenciados de mujeres y hombres a la hora de difundir información. Las campañas de sensibilización deben incorporar un informe de género.

- **Talleres y actividades participativas**. Se trata de crear actividades interactivas donde la población pueda ser partícipe. Entre otras, pueden llevarse a cabo las siguientes:

    - Concursos de fotografía, relatos literarios o dibujos sobre la movilidad sostenible que luego pueden ser difundidos a través de las redes sociales del municipio.

    - Promoción de distintivos a aquellas personas o entidades que lleven a cabo buenas prácticas relacionadas con la movilidad sostenible con el fin de promover buenas prácticas en movilidad urbana sostenible con impacto beneficioso en la ciudadanía. Un ejemplo de esto es el distintivo que cada año concede el Ayuntamiento de Madrid, con el nombre '*Muevete Verde'.*

    - Día de la bicicleta. Un día al año los ejes principales de la ciudad se cortarán al tráfico rodado, para celebrar una carrera ciclista donde podrá participar cualquier ciudadano gratuitamente. Es un acto que ha de servir de concienciación de la bicicleta como medio de transporte y para hacer hincapié en la convivencia necesaria entre ciclistas, peatones y automovilistas.
    - Día sin coches. El 22 de septiembre se celebrar el día sin coches en el que se impulsan actuaciones para conciencias sobre el uso responsable del tráfico motorizado y promover alternativas ecológicas como el transporte público, la bicicleta o vehículos eléctricos. Se trata de una jornada enmarcada dentro de la Semana Europea de la Movilidad, y algunos ayuntamientos toman medidas destinadas a reducir el tráfico ese día, como la gratuidad del transporte público.
    - Talleres infantiles en los que se realicen distintas actividades como aprender a montar en bici, exhibiciones de Skate, patines y lonqboard, mantenimiento y reparación de bicicletas.

Cartel informativo de las actividades o talleres realizados en la semana Europea de la Movilidad. Fuente: Deceroadoce

Interacciones con otras estrategias	1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 3.3, 3.4, 4.2, 4.3, y 4.4.

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
<2	< 0,25	< 0,25

Estrategia 4.2	Movilidad al trabajo
Objetivos generales a los que responde	1, 2, 4, 5, 11, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

Como se ha descrito en el diagnóstico, el área industrial de Riba-roja es uno de los centros económicos más importantes a nivel nacional, debido a su excelente localización geográfica.

Por ello, la movilidad a los centros de trabajo supone una parte fundamental del sector industrial, tanto para el transporte de mercancías como el de los trabajadores, convirtiéndose en un núcleo atractor de desplazamientos.

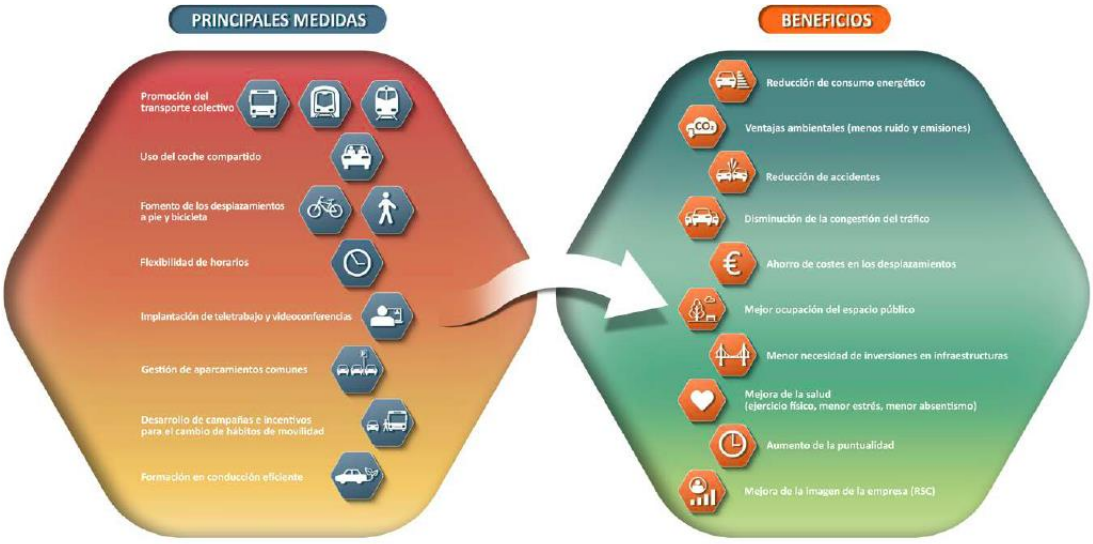
La implantación de esta estrategia pretende impulsar el desarrollo de medidas que, con una planificación y metodología adecuada, favorezcan la utilización de modos sostenibles para los desplazamientos a los centros de trabajo mediante la implantación de diferentes acciones, entre las que podemos destacar la mejora de los viarios para el tránsito peatonal y ciclista, el establecimiento de ciertas ventajas o privilegios para los usuarios de modos de transporte saludables, el incremento de las condiciones de seguridad (vial e iluminación, principalmente), y la consideración de los criterios de accesibilidad universal para todas las personas.

Propuesta de Actuaciones

Las actuaciones propuestas son las siguientes:

- Redacción e implantación de **Planes de Transporte al Trabajo** (PTT), para mejorar las condiciones de accesibilidad de la plantilla de una empresa o de un conjunto de empresas de la zona industrial del término municipal.
  Según el IDAE, para desarrollar un PTT, es necesario estructurar las distintas etapas según la siguiente secuencia:
  - Etapa 1: Decisión de implantación del PTT.
  - Etapa 2: Recogida de información, análisis, diagnóstico y sensibilización.
  - Etapa 3: Diseño del plan.
  - Etapa 4: Implementación y promoción.
  - Etapa 5: Seguimiento y evaluación.
  - Etapa 6: Actualización.

  A continuación, se muestra un gráfico con las principales medidas y beneficios que se pueden implantar en un centro de trabajo para promover la movilidad sostenible:



Principales medidas y beneficios de un PTT. Fuente: IDAE.

- Fomento de **coche compartido** *(carpooling)*. Esta medida consiste en animar a los trabajadores que tengan un horario similar a que realicen los desplazamientos en un solo automóvil. Además de suponer una racionalización del uso del coche, presenta beneficios directos para los trabajadores, como la reducción de costes de viaje.

  Se podrá incentivar a los empleados con vales de combustible, reserva de plazas de aparcamiento o poner a disposición de los empleados una furgoneta o coche de empresa para los viajes compartidos.

  Otro método para impulsar el *carpooling* radica en que se paga al empleado que no use su plaza de aparcamiento. Esta medida puede ser de utilidad para incentivar modos alternativos para los casos en que el convenio de trabajo estipule que el empleador debe proveer una plaza de aparcamiento al empleado.

Beneficios del carpooling. Fuente: IDAE.

- **Eliminar plazas de aparcamiento** y destinarlas a bicicletas, puntos de recarga para vehículos eléctricos u otros usos. Si la oferta de estacionamiento es reducida, el viaje en vehículo privado es menos atractivo para los trabajadores.

- **Jornadas concentradas**. Aumentar la duración de la jornada laboral para librar uno o dos días al mes logrará una reducción del número de desplazamientos en coche.

- **Horarios flexibles**. El objetivo de esta medida es reducir el tiempo de los desplazamientos en vehículo privado. En los horarios habituales de entrada o salida al trabajo se producen las mayores congestiones y, por tanto, conlleva un mayor tiempo de desplazamiento. De esta forma, los horarios flexibles permitirán desplazamientos más fluidos en menor tiempo y, en consecuencia, menor emisión de gases contaminantes.

- Creación de **canales de participación** para que los trabajadores puedan expresar sus necesidades en materia de movilidad.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 3.3, 3.4, 4.2, 4.3, y 4.4.

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
< 2	< 0,25	< 0,25

Estrategia 4.3	Movilidad por estudios
Objetivos generales a los que responde	1, 2, 3, 5, 7, 11, 14, 19, 20, 21, 22.

Lógica de la estrategia

La estructura social y familiar actual ha evolucionado hacia una dependencia del uso del vehículo propio para los desplazamientos cotidianos, influyendo también en la forma en la que el alumnado acude al colegio. En este sentido, el acompañamiento a menores es realizado por el padre o la madre, principalmente en coche, frecuentemente antes de ir al trabajo. Este hábito genera congestión de las vías colindantes a los centros educativos por el estacionamiento de vehículos en lugares prohibido o en doble fila, generando situaciones de inseguridad en lugares sensibles (paso continuo de niños).

Desde el Ayuntamiento de Riba-roja se ha puesto en marcha el proyecto Xino Xano, Camins Escolars Segurs, con la creación de caminos señalizados y horarios concretos en los que se realiza el trayecto con el acompañamiento de un agente de la policía local o por voluntarios de Protección Civil. Este proyecto se debe seguir incentivando con otras medidas que incrementen la participación.

Esta estrategia propone una serie de intervenciones que se recogen en el PMUS de Riba-roja paro continuar incentivando los desplazamientos peatonales y ciclistas de los escolares y acompañantes y, en consecuencia, reducir los niveles de tráfico, mejorando los parámetros de calidad medioambiental, seguridad, confort y la propia autonomía de los niños y niñas.

Propuesta de Actuaciones

A continuación, se describen las propuestas de mejora de la movilidad escolar:

- **Incorporación de nuevas tecnologías**: La propuesta consiste en una aplicación para smartphone tipo *Trazeo* que permita gestionar y promover el proyecto *Xino xano, Camins Escolars Segurs*. Estas aplicaciones ofrecen beneficios tanto para las familias como para los colegios.

  Los padres podrán comunicarse con la Policía o los monitores a través de la aplicación o controlar en tiempo real desde que los niños y niñas se incorporan al grupo hasta que llegan al colegio de destino.
  Otro ejemplo es Weenect, que se trata de un localizador GPS que alerta de la entrada y la salida de una serie de zonas previamente predefinidas (casa, colegio, casa de los abuelos, etc) avisando mediante un mensaje del momento que su hijo abandona cada zona.

- **Campañas de promoción**. Creación de campañas interactivas que promocionen los desplazamientos en bicicleta o a pie entre los escolares. Un ejemplo de esto es la campaña de "El juego de la serpiente" que consiste en un juego fácil de poner en práctica y útil para los centros educativos que quieran sumarse. El juego permite organizar otras actividades en paralelo relacionadas con movilidad, medio ambiente urbano o salud.

  Cuando un colegio está listo para iniciar la campaña, debe elegir un periodo de dos semanas, durante el calendario escolar, para llevarla a cabo. En esas dos semanas, cada vez que los alumnos utilizan un modo de transporte sostenible en sus desplazamientos al cole (andando, en bici, usando el transporte público o compartiendo coche), pegan pegatinas en un colorido póster que representa una serpiente. Cada colegio fija sus retos

particulares, pero el objetivo final es cubrir completamente la serpiente con pegatinas.

Cada día, el profesor o profesora hace una encuesta a mano alzada para conocer los progresos. Los niños y niñas reciben un premio cada vez que alcanzan un punto determinado del póster, por ejemplo, menos deberes o quince minutos extra de recreo. Cuando llegan a la cabeza de la serpiente, el premio es mayor y puede consistir en una excursión a pie o en bici u otra actividad atractiva. Unas tres semanas después de terminado el juego, los resultados de las encuestas diarias se analizan para conocer el impacto de la campaña.

Juego de la serpiente del CEIP Reyes Católicos. Fuente: Trafficsnakegame.eu

Juego de la serpiente del CEIP Reyes Católicos. Fuente: Trafficsnakegame.eu

- **Integrar y hacer partícipes a los distintos colectivos escolares**. Involucrar a las distintas asociaciones escolares a la información de las ventajas del proyecto *Xino Xano*, favoreciendo el incremento de la participación entre el alumnado. Además, se propone seguir aumento y mejorando la infraestructura destinada a ello, mediante la incorporación de más aparca bicis en los centros educativos o facilitar ayudas para la adquisición de

bicicletas, ya sea mediante préstamo o la adquisición de bicicletas de segunda mano.

- **Mejora del confort urbano en las proximidades de los centros educativos**
  - Reducción de la velocidad del tráfico rodado.
  - Incremento de la limpieza y mantenimiento de los espacios público y aceras.
  - Incremento de vegetación y arbolado urbano.

Talleres participativos de los caminos escolares. Fuente: Diputación de Granada

Interacciones con otras estrategias	1.1, 2.2, 3.1, 4.1, 4.2, 4.4

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
< 2	< 0,25	< 0,25

Estrategia 4.4	Gestión inteligente de la movilidad
Objetivos generales a los que responde	2, 5, 8, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 22.

Lógica de la estrategia

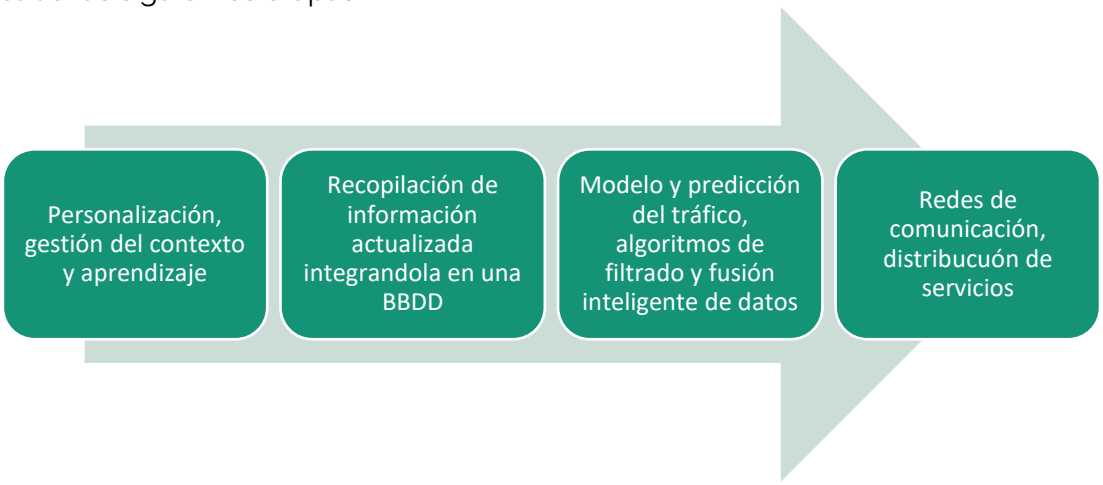
La aplicación de las nuevas tecnologías en la gestión y control de las administraciones públicas mejora considerablemente la calidad del servicio ofrecido a la ciudadanía y permite seguir progresando hacia nuevas prestaciones.

Actualmente se las conoce como ciudades inteligentes o 'smart city', que engloban la gestión de distintos aspectos, como el control del correcto funcionamiento de los servicios público de transporte, facilitando información en tiempo real o analizando la opción más conveniente en función de la demanda.

Esta estrategia tiene el objetivo de integrar la gestión de la movilidad desde la incorporación de los nuevos avances informáticos, implantando una estructura que regule y controle todas aquellas medidas que implanten la utilización de nuevas tecnologías.

Propuesta de Actuaciones

Para la puesta en marcha de medidas de gestión inteligente en las ciudades, deben de tenerse en cuenta cuestiones importantes, así como las medidas de apoyo y un plazo razonable para su implantación. Para ello es necesario llevar a cabo las siguientes etapas:



Etapas de implantación para lograr una Smart city: Fuente: Elaboración propia

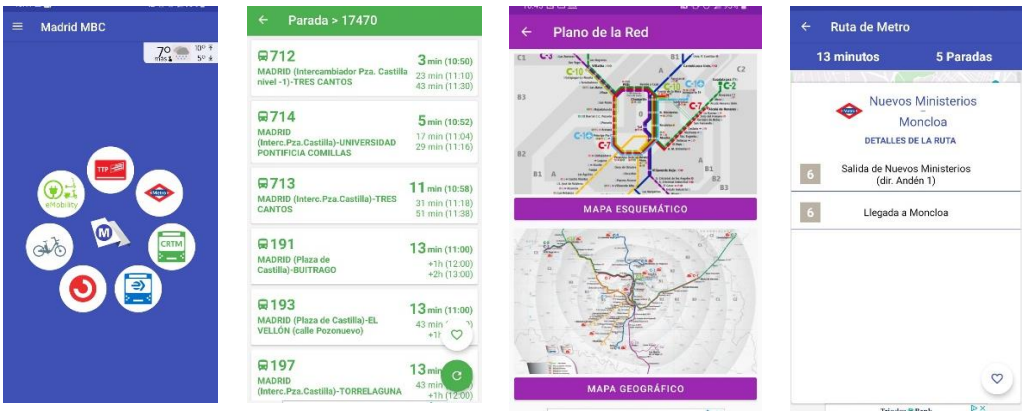
Recopilación de información: Actualizar toda la información referida a movilidad, como pueden ser la infraestructura existente, localización de las paradas o el número de desplazamientos diarios, integrándolos en una base de datos.
Desarrollo de las herramientas principales: Modelación y ejecución de las aplicaciones, mediante la utilización de algoritmo que analicen y agilicen el proceso de análisis, para ofrecer un servicio de calidad.
Control y evaluación del avance: Continuar desarrollando mejoras, actualizando los servicios o creando nuevas plataformas que se adapten a la realidad de la movilidad urbana en cada momento, teniendo siempre en cuenta la opinión de los usuarios para seguir mejorando.
Promoción de las medias: realización de campañas de marketing que promocionen el uso de las nuevas aplicaciones o servicios.

Algunas de las herramientas que se integran en estos sistemas son:

- Gestión del aparcamiento y acceso.
  Un ejemplo de esto son las herramientas *AreaDUM* o *SMOU*, que son aplicaciones que informa de las zonas habilitadas para el estacionamiento, su sistema de regulación, el número de plazas disponibles, incluso las Plazas de Movilidad Reducida (PMR) o aparcabicis, y las zonas con más probabilidad de encontrar plaza libre según la franja horaria. De este modo se optimiza el tiempo de búsqueda y se evita el tráfico de agitación, que es el generado por el tránsito de vehículos intentando localizar una plaza disponible.
- Régimen de flujo y circulación del tráfico.
  Aplicaciones que incluyan información de la ruta optima, mostrando todas las incidencias que afectan a la ruta, los niveles de intensidad del tráfico o la localización de los radares fijos. Un ejemplo es la aplicación gratuita de la DGT.

App de la DGT con información en tiempo real. Fuente: dgtinfo.es

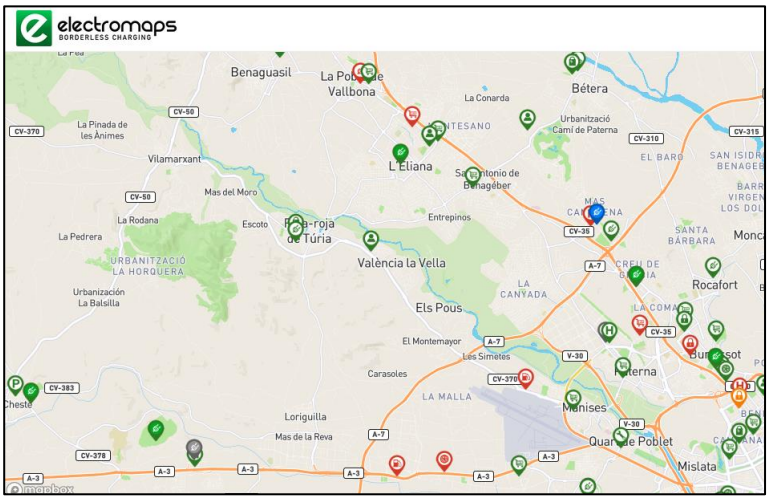
- Rutas peatonales y para bicicletas.
- Servicios de uso acompañado y uso compartido de vehículos.
- Transporte público (también servicios previa petición).
- Información integrada sobre el transporte público.
  Aplicaciones que faciliten la información de todos los modos de transporte de una ciudad o comunidad en tiempo real. Un ejemplo de esto es la Aplicación Madrid MBC.



Aplicación Madrid MBC, con información de los distintos modos de transporte de la comunidad de Madrid. Fuente: Madrid MBC

- Creación de visores temáticos con la localización de servicios relacionados con la movilidad. Pueden proporcionar información de la localización de las estaciones de metro, las paradas de autobús, puntos de recarga eléctrica

o parkings gratuitos. Un ejemplo es la plataforma Electromaps, con la localización de los puntos de recarga eléctrico.



Visor cartográfico de los puntos de recarga de vehículos eléctricos. Fuente: electromaps

- Aplicaciones que faciliten el uso compartido del vehículo para ir a trabajar.

Interacciones con otras estrategias	1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.2, y 4.3.

Ejecución (años)	**Inversión (M€)**	**Operación y mantenimiento (M€/año)**
> 4	0,25 – 0,75	0,25 – 0,75

AJUNTAMENT de
RIBA-ROJA DE TÚRIA

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

03

Programación temporal

Movilidad centrada
en las personas.

3. Programación temporal, prioridad y gastos por Ámbito de intervención

Ámbito de intervención	Id	Estrategia	Programación														
			Ejecución (años)			Inversión (M€)					Prioridad			Mantenimiento			
			< 2	2-4	> 4	< 0,25	0,25–0,75	0,75–1,50	1,50–5,00	> 5,00	Baja	Media	Alta	< 0,25	0,25–0,75	0,75–1,00	> 1,00
Estrategias Instrumentales	1.1	Oficina municipal de movilidad sostenible															
	1.2	Plan director de la movilidad ciclista															
Estrategia estructurante	2.2	Red de itinerarios peatonales preferentes															
Estrategias complementarias	3.1	Mejora del servicio de transporte público															
	3.2	Red de Itinerarios ciclistas															
	3.3	Aparcamientos de proximidad															
	3.4	Gestión integral del tráfico y seguridad vial															
	3.5	Regulación del aparcamiento															
	3.6	E-mobility															
	3.7	Gestión de la carga y descarga de mercancías															
Estrategias Transversales	4.1	Formación y concienciación															
	4.2	Movilidad al trabajo															
	4.3	Movilidad por estudios															
	4.4	Gestión Inteligente de la movilidad															

AJUNTAMENT de
RIBA-ROJA DE TÚRIA

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

04

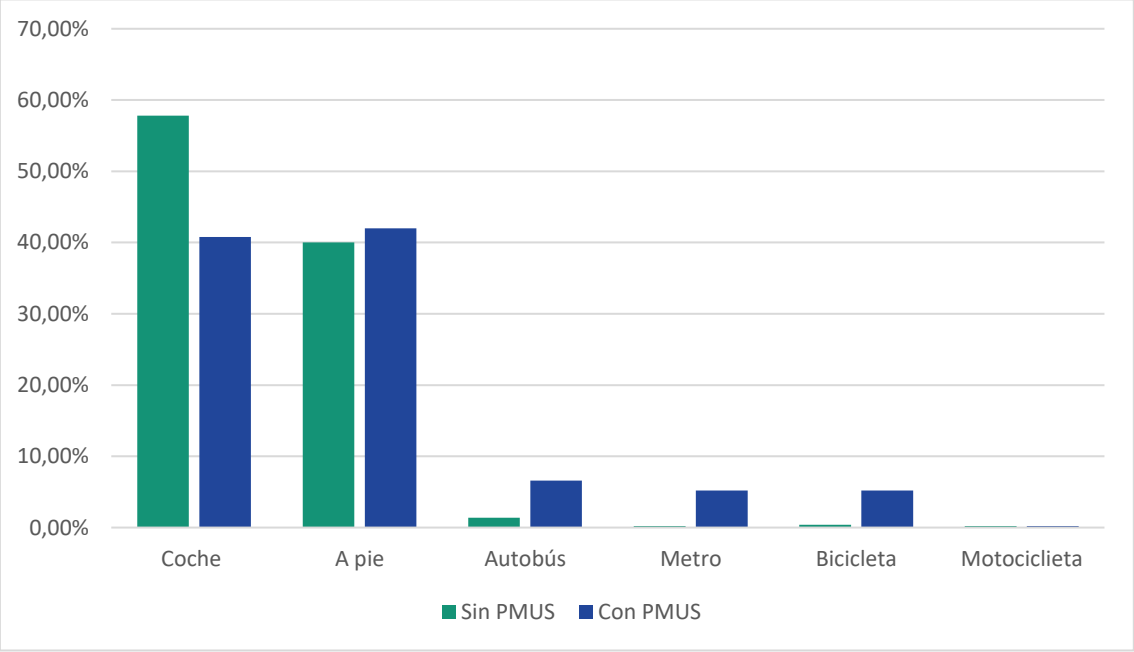
Evaluación ambiental

Movilidad centrada
en las personas.

4. Evaluación ambiental

La implementación de las estrategias anteriormente definidas propiciara un cambio en el reparto modal actual, aumentando los desplazamientos de aquellos modos más sostenibles (bicicleta, transporte público o ir a pie) en detrimento del uso del coche.

Es fundamental que todas las estrategias se implanten con la misma eficacia, ya que, por ejemplo, es igual de importante proporcionar una infraestructura ciclista de calidad como informar a la población de los beneficios del uso de la bicicleta. En la siguiente gráfica se muestra una estimación de la evolución del reparto modal con la aplicación del PMUS y sin PMUS en los próximos 8 años.



Reparto modal de Riba-roja de Túria en 8 años, con PMUS y sin PMUS. Fuente: Elaboración propia

Se estima que en los próximos 8 años se va a lograr un ahorro del 14,2 % de las emisiones de gases de efecto invernadero, es decir, se dejarán de emitir 41.273 toneladas de CO_2. Esto supone un ahorro de 15.935.707 litros de combustibles fósiles.

	Toneladas de CO_2	Litros de combustible
Sin PMUS	290.658	112.223.290
Con PMUS	249.384	96.287.582
Ahorro	41.273	15.935.707

Tabla resumen del ahorro en combustible y emisiones en los próximos 8 años.
Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente tabla se muestra el ahorro por estrategia de combustible y emisiones de CO_2.

Ámbito de intervención	Id	Estrategia	% Reducción del consumo de combustibles y emisiones de CO_2	T de CO_2 evitados	Litros de combustible evitados
Estructura Instrumental	1.1	Oficina municipal de movilidad sostenible	0,30	871,97	336.669,87
	1.2	Plan director de la movilidad ciclista	1,00	2.906,58	1.122.232,90
Estrategias estructurantes	2.1	Red de itinerarios peatonales preferentes	2,40	6.975,80	2.693.358,95
Estrategias complementarias	3.1	Mejora del servicio de transporte público urbano	2,10	6.103,82	2.356.689,08
	3.2	Red de Itinerarios ciclistas	2,30	6.685,14	2.581.135,66
	3.3	Aparcamientos de proximidad	0,90	2.615,92	1.010.009,61
	3.4	Gestión integral del tráfico y seguridad vial	0,80	2.325,27	897.786,32
	3.5	Regulación del aparcamiento	1,20	3.487,90	1.346.679,47
	3.6	E-mobility	0,50	1.453,29	561.116,45
	3.7	Gestión de la carga y descarga de mercancías	1,00	2.906,58	1.122.232,90
Estrategias Transversales	4.1	Formación y concienciación	0,20	581,32	224.446,58
	4.2	Movilidad al trabajo	0,60	1.743,95	673.339,74
	4.3	Movilidad por estudios	0,60	1.743,95	673.339,74
	4.4	Gestión Inteligente de la movilidad	0,30	871,97	336.669,87

Reducción por estrategia de emisiones de CO_2 y combustible. Fuente: Elaboración propia

AJUNTAMENT de
RIBA-ROJA DE TÚRIA

Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

05

Indicadores de seguimiento

Movilidad centrada
en las personas.

5. Indicadores de seguimiento

Para el cumplimiento de los objetivos específicos descritos en apartados anteriores es necesario definir un conjunto de indicadores de seguimiento y evaluación de las estrategias, que garanticen una **implantación progresiva de las propuestas de actuaciones**.

El acompañamiento del Plan de Acción a través de los indicadores permitirá revisar las medidas, adaptándolas a las posibles variaciones que puedan surgir en el ámbito de estudio. Para el seguimiento de las estrategias y propuestas del PMUS se plantea una batería de indicadores provenientes de fuentes y marcos estratégicos de planeamiento asociados al desarrollo sostenible de los territorios. Estas fuentes son:

- Sistema de Indicadores POCS.
- Sistema de Indicadores EU 2030.
- Sistema de Indicadores ODS 2030.
- Sistema de Indicadores ODS España 2030.
- Sistema de Indicadores de Desarrollo de la Comunidad Valenciana para 2030.

Atendiendo a las consignas reflejadas en el documento "*Implantación de los planes de movilidad urbana sostenible*", se estructuran los indicadores por tipología (modales, energéticos, ambientales y socioeconómicos). En las tablas siguientes se identifican algunos indicadores necesarios para llevar a cabo el seguimiento del Plan.

Ámbito de intervención	Id	Estrategia	Indicador	Actual	Evolución deseada
Instrumentales	1.1	Oficina Municipal de Movilidad Sostenible	% éxito de las estrategias del PMUS	0 %	100 %
			Emisiones de CO_2	25.332 T	Disminución en un 14 %
			Inversión en movilidad peatonal	-	Aumentar un 10%
			Inversión en movilidad ciclista	-	Aumentar un 10%
			Consumo de combustible (L/año)	> 15.000.000	Disminución en un 14 %
	1.2	Plan director municipal de la bicicleta	% desplazamientos en bicicleta	0,5 %	5 %
			Campaña de fomento de la bicicleta	-	10 campañas/año
			Cursos de formación	-	8 campañas/ año
			Km de carril bici	11,3 km	Aumenta
			Señalización de las rutas ciclistas	< 60%	100%
			Mantenimiento de la infraestructura ciclista	< 20.000 €	20.000 – 200.000 €/año

Indicadores de las estrategias Instrumentales. Fuente: Elaboración propia

Ámbito de intervención	Id	Estrategia	Indicador	Actual	Evolución deseada
Estructurantes	2.1	Red de itinerarios peatonales preferentes	% viajes a pie	41 %	42 %
			Nº de pasos a distinto nivel	3	4
			Km de red peatonal accesible	55%-65%	100%
			Km de plataforma única	< 1 km	7,5 km
			Vía ciclopeatonal hasta la estación de Metro del Clot	No existe	700 m
Complementarias	3.1	Mejora del servicio de transporte público	% de personas usuarias	2 %	12 %
			Nº de paradas con wifi, conector USB, teleindicador y banco	0	10 - 30
			Carteles informativos de rutas y concienciación	-	1 por parada
			Nº de paradas de tren y metro	5	7
	3.2	Red de infraestructura ciclista	% viajes en bicicleta	0,5 %	5 %
			Km de infraestructura ciclista	21,6 km	Aumentar
			Nº de aparcabicis	< 10 unidades	> 25 unidades
	3.3	Aparcamientos de proximidad	Nº de plazas en los aparcamientos de proximidad	227 plazas	547 plazas
			Señalización informativa	< 4 señales	8 – 12 señales

Indicadores de las estrategias Estructuantes y Complementarias. Fuente: Elaboración propia

Ámbito de intervención	Id	Estrategia	Indicador	Actual	Evolución deseada
Complementarias	3.4	Gestión integral del tráfico y seguridad vial	% viajes en vehículo privado	56,2 %	40,8 %
			Números de puntos negros	1	0
			Desplazamientos en vehículo privado con más de 1 persona	8,6 %	11 %
			Nº de accidentes en vías urbanas	26	0
	3.5	Regulación del aparcamiento	% de viajes en vehículo privado	56,2 %	40,8 %
			Tiempo de rotación de vehículos	>2 horas	2 horas
			Señalización informativa de la zona ORA	0	15 - 20
			Número de parquímetros	0	6
			Sistemas de videovigilancia	0	12
	3.6	E-mobility	Puntos de recarga	1	>1
			Parque móvil de vehículos eléctricos (incluye flota municipal)	56	1.100
	3.7	Gestión de la carga y descarga	Creación de una app para la gestión de la distribución urbana de mercancías	0	1
			% indisciplina	30%	>30%

Indicadores de las estrategias Complementarias. Fuente: Elaboración propia

Ámbito de intervención	Id	Estrategia	Indicador	Actual	Evolución deseada
Transversales	4.1	Formación y concienciación	Nº de carteles y trípticos informativos	-	Aumentar
			Nº de talleres y actuaciones participativas de movilidad sostenible	-	8 talleres/año
	4.2	Movilidad al trabajo	Planes de Transporte al Trabajo (PTT)	0	1
			Descargas de app que fomenten el carpooling	0	4.000
			Puntos de recarga eléctrica.	1	>1
	4.3	Movilidad por estudios	Nº participantes en los caminos escolares	30 niños	60 niños
			% de viajes a pie al colegio	18%	30%
			% de viajes en bicicleta al colegio	<2%	10%
			Descarga de la App que fomente los caminos escolares	-	>30 % estudiantes
	4.4	Gestión inteligente de la movilidad	Nº de aplicaciones destinadas a mejorar la movilidad urbana	1- 4	5 - 8
			% de personas usuarias de las apps de movilidad	5 – 10 %	20 %
			Creación de una base de datos actualizada de registros de la movilidad	-	1
			Campañas informativas de las nuevas aplicaciones	0	10/año

Indicadores de las estrategias Transversales. Fuente: Elaboración propia